

Les coachs



1.2 PureTech

P. 45

Nos conseils pour limiter les risques

Actu

P. 6

R5 Roland Garros



Digne héritière de la 205 ?

Première confrontation

Citroën C5 Aircross

P. 16

Un rival de taille pour le Dacia Bigster



Modèles d'occasion

LOA/LLD



BON PLAN
OU PAS ?

P. 46

Peugeot 307 essence

P. 50

Les bonnes
versions
à moins
de 4000 €



Dossier essais

P. 24

Audi ★ BMW ★ Mercedes

TROIS MATCHS AU SOMMET



Essai panoramique

P. 32

Renault Austral restylé

LA NOUVELLE
RÉFÉRENCE ?

Comparatif SUV électriques

P. 36



Le Skoda Elroq défie le 3008 et le Scenic

L 14629 - 1918 - F: 2,50 €



BEL: 2,80 € - ESP: 3 €
GR: 3 € - DOM S: 3,60 €
DOM A: 4,20 € - ITA: 3 €
LUX: 2,80 € - PORT CONT: 3 €
CAN: 4,50\$CAN
MAR: 32DH - TOM S: 550CFP
CH: 5FS - TUN: 5,80DTU

PEUGEOT UNE NOUVELLE ÈRE ÉLECTRIQUE



Nous sommes à l'aube d'un nouvel « âge de l'électricité ». La formule est empruntée à Fatih Birol, directeur de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), qui l'utilise pour décrire une transition majeure vers un système énergétique plus durable.

La « fée électricité » immortalisée dans la fresque de Raoul Dufy – et qui incarnait, à l'aube du XX^e siècle une promesse presque miraculeuse – fait aujourd'hui son retour sous le signe du progrès. À l'avant-garde de cette révolution, l'industrie automobile fait sa mue et transforme notre rapport à la mobilité. Conscient du caractère décisif de ce moment, Peugeot a placé l'électricité au cœur de sa vision et se fixe pour ambition de devenir la première marque électrique en Europe en 2030. Radical, cet engagement va bien au-delà de la tendance ou de l'obligation réglementaire : il s'incarne dans une volonté de proposer une expérience électrique unique, capable de **concilier sobriété et plaisir**.



UN PACTE ÉCOLOGIQUE

Dans le panel des solutions vertueuses pour l'environnement, les mobilités électriques occupent une place de choix. Sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule, c'est aujourd'hui la motorisation la plus sobre. Pour Peugeot, la poursuite d'une stratégie « tout électrique » est indissociable d'une volonté de préserver notre avenir et de s'engager pour les générations futures. Au-delà des grandes déclarations, cette exigence environnementale s'incarne dans les faits : Peugeot propose ainsi **la gamme 100 % électrique la plus large en Europe**. Constituée de 12 véhicules, dont trois utilitaires, elle s'étend de la citadine polyvalente E-208 au SUV sept places E-5008,

en passant par le SUV emblématique E-3008 ou la toute nouvelle E-408, présentée au Mondial de l'Automobile 2024. Et parce que l'engagement environnemental n'a de sens que s'il reste accessible, l'ensemble de la gamme est éligible au **bonus écologique** jusqu'à 4 000 €, ainsi qu'à **la prime CEE (Certificats d'économies d'énergie)**. Ces aides viennent s'ajouter à un avantage souvent passé sous silence des véhicules électriques : les **gains à l'usage** qu'ils permettent de réaliser. Pour un usage de 15 000 km sur un an, le coût en carburant et entretien d'un E-3008 électrique est inférieur de 1 100 €** à son homologue hybride.

* Le dispositif des Certificats d'économie d'énergie (CEE) est un mécanisme réglementaire qui contraint les fournisseurs d'énergie et de carburant à favoriser les économies d'énergie, notamment en finançant les démarches d'efficacité énergétique des entreprises.

** Exemple d'économies estimées à l'usage d'une 3008 GT Hybrid 145 ch e-DCS6 vs. électrique 210 ch, sur la base de 15 000 km parcourus.



JUSQU'À
700KM
D'AUTONOMIE
ÉLECTRIQUE

UN TEMPS DE CHARGE
OPTIMISÉ JUSQU'À
80 % en 30 MIN***

MOINS DE BRUIT,
DE VIBRATIONS ET D'ODEURS,
PAS DE CHANGEMENT
DE VITESSE

DESIGN ET PLAISIR AU CŒUR DE LA PROMESSE

Le passage à l'électrique n'est pas pour autant synonyme de sacrifice pour le conducteur. Au contraire, Peugeot porte **une vision de l'électrification centrée sur le plaisir**. Elle s'incarne dans un travail sur le design, félin et audacieux, tout en optimisant la performance aérodynamique. C'est ce design dynamique qui fait le succès de l'ensemble des modèles. La silhouette *fastback* de la nouvelle Peugeot E-408 est l'illustration éclatante de cette volonté. Elle laisse libre cours à l'émotion et au plaisir de conduite : comportement dynamique et direction précise avec le volant compact. Moins de bruit, de vibrations et d'odeurs, pas de changement de vitesse... La conduite électrique se distingue par une forme d'épure et de retour à l'essentiel. Enfin, la vision de l'électrification par Peugeot se manifeste dans une perpétuelle quête d'**excellence** et d'**innovation technologique**. Testées sur l'Hypercar hybride 9X8 qui court aux 24 Heures du Mans, les innovations Peugeot permettent d'atteindre les meilleures autonomies de leur catégorie sur **E-208 jusqu'à 433 km** et **E-3008**, dans la version « Long Range », **jusqu'à 700 km d'autonomie**.

UNE TRANSITION **EN DOUCEUR**

En rebattant les cartes de la mobilité, la transition électrique transforme également les usages des conducteurs qui doivent revoir certaines de leurs habitudes. Pour simplifier cette adaptation culturelle, Peugeot multiplie les services dédiés à l'accompagnement des convertis à l'électromobilité. En premier lieu, il est nécessaire de rassurer, avec la **Garantie Peugeot Care** activée automatiquement à la réalisation des entretiens tous les deux ans dans le réseau Peugeot. Elle témoigne « *de la confiance que la marque place dans la qualité et la fiabilité de ses produits* », pour reprendre les termes de Phil York, Directeur Marketing et Communication.

C'EST LA MISSION
DE PEUGEOT CARE ****
UNE GARANTIE
ALLANT
JUSQU'À **8 ANS**



OU 160 000 KM
SUR L'ENSEMBLE
DU VÉHICULE,
BATTERIE COMPRISE

SATISFAIT OU ÉCHANGÉ

Autre levier innovant d'assurance, cette nouvelle promesse permet à l'acheteur d'une Peugeot électrique neuve, s'il n'est pas satisfait, de l'échanger contre un véhicule hybride équivalent avant trois mois ou 3 000 km****.

Après la **tranquillité d'esprit**, Peugeot promet la simplicité avec une gamme d'équipements et de services dédiés à faciliter la transition. Des trajets courts du quotidien à la planification des déplacements les plus longs, l'application My Peugeot permet de surveiller l'autonomie des véhicules ou de programmer une recharge à distance. La marque s'engage également à fournir une borne de recharge murale Wallbox dédiée à la recharge à domicile et propose un service d'installation. En termes d'infrastructures de charge, Peugeot offre à ses clients un pass Free2Move Charge, qui permet d'accéder à un réseau de 800 000 stations à travers l'Europe. Pour les longs trajets, les Peugeot électriques intègrent un planificateur de trajet connecté. Et si l'ensemble de ces arguments ne suffit pas à franchir le pas du 100 % électrique, les consommateurs peuvent se diriger sur les mêmes modèles de véhicules en **motorisation hybride et hybride rechargeable**, une première étape dans la transition vers les mobilités électriques.

UNE HISTOIRE FRANÇAISE

Pour conclure ce récit dédié à la « nouvelle ère électrique » des mobilités, il est utile de rappeler qu'elle s'inscrit dans une histoire industrielle qui continue de se jouer en France. De la construction de la première usine automobile du groupe à Audincourt, dans le Doubs, en 1897, à la nouvelle génération d'E-3008 produite exclusivement dans l'usine de Sochaux, avec une batterie Grande Autonomie **produite entièrement en France**, Peugeot a toujours revendiqué son statut de fleuron industriel français. À l'heure où la question de la réindustrialisation est sur toutes les lèvres, c'est un motif de fierté pour le groupe, qui a déployé des efforts importants afin d'adapter son appareil industriel à l'électrique. Sur le site de Sochaux, les nouveaux 3008 et 5008 sortent des mêmes lignes, entièrement modernisées, avec une forte capacité de modulation de la production entre hybride et électrique.



TECHNOLOGIQUE, CULTURELLE, ESTHÉTIQUE, INDUSTRIELLE OU ÉCOLOGIQUE...
L'AVÈNEMENT DE L'AUTOMOBILE ÉLECTRIQUE EST UNE MÉTAMORPHOSE
PROFONDE POUR LE MONDE AUTOMOBILE ET LA SOCIÉTÉ DANS
SON ENSEMBLE. UNE DIMENSION SYSTÉMIQUE QUE L'ON RETROUVE DANS

L'ENGAGEMENT 100 % ÉLECTRIQUE DE PEUGEOT

*** Recharge de 20 % à 80 % en 30 minutes sur une borne publique rapide à haute puissance (>200 kW) et courant électrique de forte puissance (>400 A).

**** Conditions de l'offre disponibles sur [Peugeot.fr](https://www.peugeot.fr)



EN FRANCE, LES DATA CENTERS CONSOMMENT MIEUX QU'AILLEURS.

En s'installant en France, les data centers peuvent être alimentés par l'électricité d'EDF, légère en CO₂*.



L'ÉLECTRICITÉ, ÇA NE FAIT QUE COMMENCER

*Bilan électrique 2024, RTE, page 6. L'électricité d'EDF est à 99% sans émissions de CO₂ en France. Émissions directes, hors analyse du cycle de vie des moyens de production et des combustibles - Périmètre EDF SA, 2024. [edf.fr/climat](https://www.edf.fr/climat)
L'énergie est notre avenir, économisons-la!

ACTU

- 6 **L'événement** La Renault 5 Roland-Garros, nouvelle tête de série
- 8 **Le courrier**
- 10 **Les vérifs** de la semaine
- 12 **Les news**
- 14 **La photo** de la semaine
- 16 **Les nouveautés** Citroën C5 Aircross : un rival de taille pour le Dacia Bigster ?
- 20 **Les voitures** de la semaine : à bord de la BYD Dolphin Surf

ESSAIS

- 23 **Le labo**
- 24 **Dossier** Audi, BMW, Mercedes : les 3 matchs du moment
- 32 **Panoramique** Le Renault Austral restylé 1.2 E-Tech full hybrid Esprit Alpine de 200 ch
- 36 **Match** Le Skoda Elroq face au Peugeot E-3008 et au Renault Scenic E-Tech
- 42 **Test lecteurs** L'Alfa Romeo Junior

GUIDE PRATIQUE

- 45 **Les coaches Auto Plus** Moteurs 1.2 PureTech : comment les préserver ?
- 46 **Guide d'achat** LOA/LLD : une bonne affaire en occasion ?
- 49 **Ça vous est arrivé**
- 50 **Les stars de l'occasion** Une Peugeot 307 essence à moins de 4 000 €
- 52 **Le coin des experts** 20 nouveaux sièges auto testés

MAGAZINE

- 54 **Le sport** 24 Heures du Mans 2025 : une 93^e édition qui promet
- 56 **Auto Plus Classiques** La Peugeot 305 (1977)
- 58 **Le prix des voitures neuves**



Page 16



Page 32



Page 36



Page 50

Edito



Mathieu Chevalier, directeur de la rédaction

A l'Assemblée, on achève bien les ZFE

Cette fois, ça semble bien fini : les députés ont officiellement signé l'acte de décès des ZFE*, une mesure qui, de toute façon, était en soins palliatifs depuis un moment. La preuve ? Elle n'a jamais donné lieu à des verbalisations ! Lancée en 2019 dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), elle avait pour but – louable – d'améliorer la qualité de l'air dans les villes en excluant, progressivement, les véhicules les plus polluants. Problème : cette décision écologique s'est vite transformée en mesure socialement explosive car les véhicules avec les pastilles Crit'Air les plus élevées sont souvent ceux des ménages aux revenus les plus modestes. La classe politique a visiblement découvert que les automobilistes qui roulent dans de "vieilles" voitures ne le font pas par plaisir mais parce qu'ils n'ont pas le choix. Ajoutons à cela que les ménages les moins aisés habitent souvent loin des centres-villes et n'ont pas forcément d'alternative côté transports en commun.

Il fallait, dès lors, assortir ces restrictions d'aides à l'acquisition de voitures plus vertueuses. Prime à la conversion, bonus lié à des conditions de ressources, leasing social... les initiatives n'ont pas manqué. Mais elles ont, pour la plupart, été insuffisantes pour être réellement incitatives, un modèle électrique restant trop cher même en faisant jouer toutes les subventions. Dans d'autres cas, elles ont été victimes de leur succès : le leasing social a été stoppé net avant qu'il ne se transforme en véritable gouffre financier pour l'Etat.

La fin des ZFE, c'est donc la fin d'une mesure qui, à l'origine, était mal ficelée. Elle a, de surcroît, été prise dans un effet ciseaux fatal : au fur et à mesure que les critères d'exclusion se durcissaient, les aides à l'acquisition de véhicules propres, elles, s'étiolaient. Devenues symbole de l'écologie punitive, les ZFE ont rallié contre elles une bonne partie de la classe politique, qui y a aussi vu l'opportunité de marquer des points dans l'opinion, sachant sur huit Français sur dix étaient contre.

A quoi ressemblera l'après-ZFE ? Nous sommes prêts à prendre les paris : la qualité de l'air des métropoles ne va pas se dégrader de façon désastreuse dans les mois à venir. D'un côté parce que le parc ne cesse de se verdir. De l'autre, parce que les politiques anti-voitures mises en place par les municipalités finissent par décourager les automobilistes. Or un modèle Crit'Air 4 qui ne roule pas polluera toujours moins qu'un 100% électrique qui roule.

Mathieu

*Zones à faibles émissions.

Trait d'humour

La Formule 1 va s'associer à Disney et à Mickey Mouse à partir de 2026



Service abonnement

Pour vous abonner, bulletin page 22 ou sur www.kiosquemag.com.
Sur www.kiosquemag.com, commandez également les anciens numéros d'Auto Plus.
Pour toute demande concernant votre abonnement, vous pouvez nous contacter en nous appelant au 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 8h à 19h, et le samedi de 9h à 18h).
Vous pouvez aussi nous envoyer un courrier à Auto Plus Abonnements – 59898 Lille Cedex 9.



ROLAND-GARROS: APRÈS LE LION, LE LOSANGE.

La R5, nouvelle tête

Après trente-huit années de partenariat avec le célèbre tournoi de tennis tricolore, Peugeot a rangé ses raquettes en 2022. Au tour de Renault de prendre la balle au bond, en proposant ses propres séries spéciales. Première joueuse à monter au filet: une certaine R5 E-Tech. La mythique 205 Roland-Garros de 1989 aurait-elle trouvé son héritière ?

Un service désespéré "à la cuillère" au 5^e set, puis deux balles de match sauvées in extremis face au numéro 1 mondial Ivan Lendl, et voilà Michael Chang, 17 ans et 3 mois, propulsé en quart de finale du tournoi de Roland-Garros... Si vous étiez devant votre téléviseur le 11 juin 1989, vous connaissez l'épilogue: le joueur américain est devenu ce jour-là le plus jeune vainqueur d'un tournoi du grand chelem. Un record inoubliable qu'il détient toujours !

Deuxième service !

1989 est aussi l'année que Peugeot – partenaire du légendaire tournoi parisien depuis 1984 – a choisie pour présenter sa première série limitée aux couleurs des courts de la Porte d'Auteuil. Il s'agit, bien sûr, de la fameuse 205 Roland-Garros, identifiable entre toutes à son élégante teinte vert sombre métallisé, ses jolies jantes en alliage (héritées de la XS qui lui sert de base), son toit ouvrant en verre fumé et sa sellerie en cuir blanc et tissu "Set", dont les surpiqûres couleur terre battue s'accordent aux ceintures de sécurité. Une atmosphère "sport-chic" dont profiteront pas moins de quatre générations de Peugeot (voir l'encadré ci-contre),



Des détails très spéciaux...



Renault joue la carte de la sobriété. Seuls clins d'œil: les passepoils couleur terre battue, le levier de vitesses façon manche de raquette, la sellerie mariant le bleu nuit et le gris et le logo rétroéclairé devant le passager avant.

Le vert, le blanc et l'ocre "terre battue": la 205 piochait dans les codes couleur du tournoi. Le logo trônait ici sur le volant. Et contrairement au court Philippe-Chatrier à l'époque, la Lionne disposait déjà du toit ouvrant !

avant que Sochaux se range des balles jaunes...

Au tour de Renault d'entrer sur le court ! Pour sa première série spéciale en tant que partenaire officiel de la compétition, c'est la

d'ores et déjà iconique R5 E-Tech qui se présente face au filet. Avec des codes couleur assez éloignés de ceux auxquels nous a jadis habitués Peugeot... A bord comme à l'extérieur (jantes de 18" et dé-

corations latérales spécifiques), les tons froids sont désormais de mise: bleu nuit, gris argenté, blanc, noir. Tristounet mais élégant, avec un maillage de sellerie façon chaussures de tennis,

de série

Trente-six ans séparent la première série spéciale Roland-Garros de Peugeot (la célèbre 205) de la Renault 5 E-Tech ! La marque au losange sera-t-elle aussi prolifique, à l'avenir, que le fut le Lion durant ses presque quatre décennies de partenariat ?



Outre leur flagrante différence de gabarit, ces citadines s'opposent côté motorisation : 1.4 essence (85 ch) pour la doyenne, électrique (150 ch) pour la R5.

un logo Roland-Garros rétro-éclairé sur la planche de bord, une commande de boîte gainée façon manche de raquette et des tapis de sol soulignés d'un filet ocre. Uniquement disponible en version de 150 ch, cette série s'affiche à 36 490 € hors bonus, soit 1 000 € de plus que l'Iconic, dont elle reprend l'équipement. Sympa, mais seule la peinture noire s'offre à vous sans supplément. Les blanc nacré et bleu nuit réclament 650 €, alors que le gris satiné grimpe à 800 €. ■



Le logo latéral Roland-Garros, sur fond de croix de saint André, rappelle l'architecture du stade parisien.

PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Quatre générations de Peugeot Roland-Garros !

1989

205



Basée sur la XS mais aussi sur le cabriolet, la 205 "RG" sera produite jusqu'en 1993.

1989

405



Seul le break 405 a reçu le célèbre habit vert, en 1989. Une rareté aujourd'hui.

1993

106



Les 106 phases 1 et 2 ont à leur tour endossé la très chic tenue "RG", entre 1993 et 1997.

1994

306



Fidèle au vert métallisé, la 306 berline (3 et 5 portes) sera suivie du break en 1998.

1995

306 cab



L'élégant cabriolet 306 fait, lui, carrière entre 1995 et 2000. Très recherché de nos jours !

1997

806



Un ovni dans la collection Roland-Garros, ce 806. Le plus huppé des monospaces en 1997.

1999

206



La 206 (berline et coupé-cabriolet) ajoute le gris cendré au nuancier. Cuir intégral à bord.

1999

406 SW



Comme la 405 dix ans plus tôt, la 406 "RG" n'existe qu'en break. Combien ont survécu ?

2004

307 SW



Encore une qui n'est déclinée qu'en break. La sellerie en cuir vert/ocre est de toute beauté.

2008

207 CC



La 207 CC s'habille exclusivement en gris, avant de passer au blanc en 2011. Triste !

2012

308 CC



Dans la famille 308, seule la CC enfle la parure sportive (en blanc ou noir, cuir au diapason).

2012

3008



Lancé en 2009, le 3008 a attendu 2012 pour enfin vêtir son uniforme blanc de tennisman.

2014

208



La 208 reste fidèle au blanc mais inaugure une sellerie cuir gris/blanc surpiquée ocre.

2015

108



Ultime Peugeot Roland-Garros (retraite en 2019), la petite 108 mixe le blanc et l'ocre.

PHOTOS: PEUGEOT



R. MOUILLAUD / LE PROGRES / MAXPPP

Règles de circulation pour les habitants d'une ZFE

Pas de pitié pour les résidents !

Les personnes ayant leur résidence principale (ou secondaire) dans une zone à faibles émissions ont-ils le droit d'y utiliser leur véhicule non conforme aux règles de circulation en vigueur dans la ZFE, ou sont-ils obligés d'en changer ?

M. Guinaudie, St-André-de-Cubzac (33)

François Tarrain. Aucun laissez-passer n'est prévu pour ceux qui résident (ou travaillent) dans une ZFE : ils sont soumis, comme tout le monde, aux restrictions en vigueur. Il existe certes quelques dérogations locales (listées par métropole sur le site [itineriz.zfe.green](https://www.itineriz.zfe.green)), surtout pour les travailleurs en horaires décalés, mais rien de systématique. Et tant pis pour

ceux qui n'ont pas les moyens de changer d'auto ! Cette aberration, qui nourrit la colère contre les ZFE, oblige le gouvernement à chercher des solutions. Comme réserver une part du futur leasing social à ceux qui sont "prisonniers" des ZFE. Suffisant ? Sûrement pas, étant donné que seuls 10 000 foyers pourront louer à la rentrée une électrique à bas prix... mais probablement pas "à 100 €/mois" comme l'an dernier. En effet, la subvention accordée ne sera plus cumulée avec le bonus : elle devrait donc être réduite à 7 000 €, contre 13 000 € en 2024. Et il ne faudra pas compter sur les électriques d'occasion pour faire baisser le coût du loyer : elles ne seront pas éligibles !

Justifiées, les exonérations de malus ?

Les familles nombreuses et les personnes handicapées ont droit à une grosse réduction, voire à une exonération du malus. L'Etat estime-t-il que les premières sont plus en sécurité dans une Audi RS6 que dans un Peugeot 3008 ? Et que les secondes ne peuvent pas se déplacer autrement que dans une auto de 300 ch ?

Stéphane Narbey, Le Bizot (25)

François Tarrain. Les familles nombreuses bénéficient bien d'une réduction de 20 g de CO₂ et de 200 kg par enfant à partir du troisième pour l'achat d'un véhicule d'au moins cinq places. Ces deux mesures permettent de minorer – voire d'annuler – le ou les malus... y compris sur un Peugeot 3008 (240 € de malus CO₂, 1 810 € de malus masse pour l'hybride rechargeable, sinon). Quant à la RS6, trois enfants à charge – et même quatre – ne suffisent pas à échapper aux 70 000 € de malus. Enfin, si les titulaires d'une carte mobilité inclusion (CMI) bénéficient d'une exonération totale, c'est que leur invalidité impose souvent l'achat d'une "grosse" voiture nécessitant d'être aménagée en fonction de leur handicap. Ce qui ne les empêche pas, c'est vrai, de s'offrir aussi une Porsche 911 strictement de série sans payer un centime de malus.



SEAT

Le retrofit est une belle idée sur le papier, mais la faillite de Lormauto, qui électrifiait des Twingo 1, rappelle surtout que c'est une utopie : 24 000 € pour une vieille citadine avec 100 km d'autonomie, c'était aberrant.

Etienne T., Montluçon (03)

François Tarrain. L'objectif de Lormauto était de louer, à terme, ses Twingo pour 100 €/mois. Ce qui était loin d'être dépourvu de sens...

Horodateur gourmand...

Avez-vous remarqué que le tarif horaire du stationnement à Paris augmente considérablement à partir de la troisième heure, puis les suivantes ? Pour quelle raison ?

Patrice Bremaud, par e-mail

Pascale Gétin. Vous avez tout à fait raison : à Paris, comme dans la plupart des autres villes, le tarif horaire augmente crescendo. Pourquoi ? Parce que le FPS (la sanction en cas de non-paiement) est obligatoirement égal au montant total dû dans la zone pour la durée maximale de stationnement autorisé. Démonstration. Dans la capitale, cette durée est de six heures : dans les onze premiers arrondissements, chaque heure successive coûte respectivement 6 €, 6 €, 12 €, 15 €, 18 € et 18 €. Soit 75 € les six heures... ce qui correspond bien au montant du FPS (porté en outre à 225 € pour les véhicules "lourds"). Cela étant posé, un conseil : pour réduire la douloureuse, ne prolongez jamais votre stationnement au bout de deux heures, mais renouvelez-le. En procédant ainsi, les 3^e et 4^e heures reviendront à nouveau à 6 € chacune, au lieu de 12 et 15 €. Et ainsi de suite pour les 5^e et 6^e heures...



SHUTTERSTOCK

Kiger surprise

Quel est ce modèle de Renault croisé lors d'un récent voyage en Namibie ?

Philippe, Ludres (54)

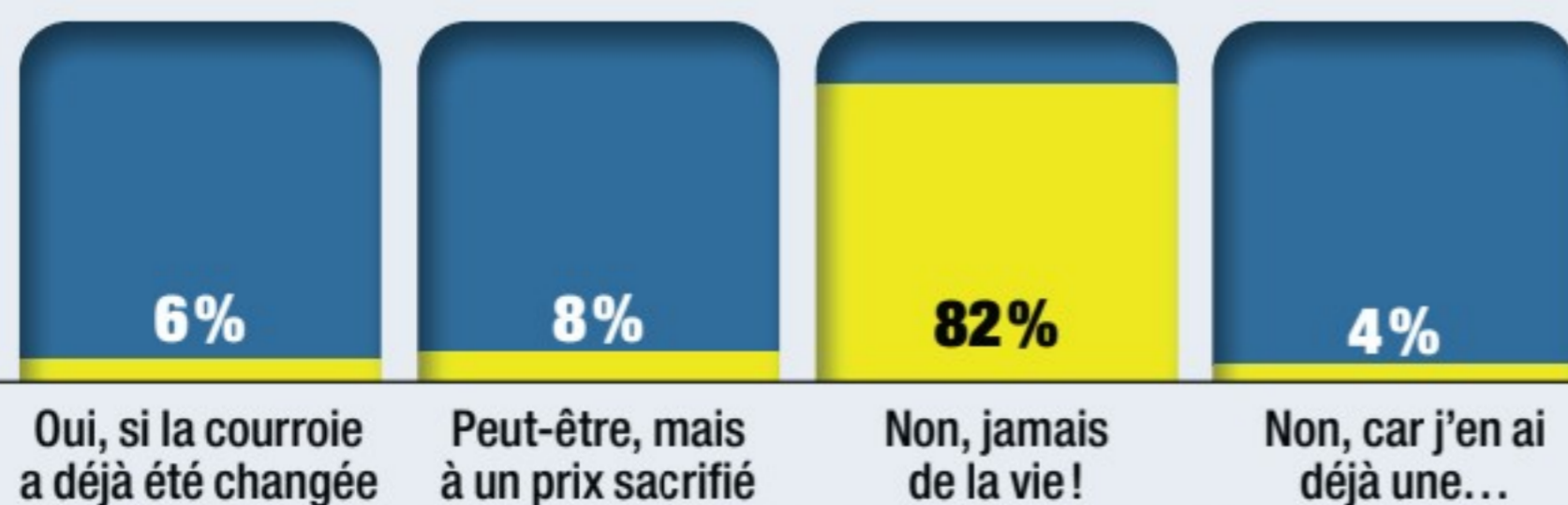
Julien Sarboraria. Il s'agit d'un Renault Kiger, un crossover urbain d'un peu moins de 4 m de long, conçu et produit en Inde, et commercialisé depuis 2021 dans les pays du sud de l'Asie et de l'Afrique, dont la Namibie. Reposant sur la même plate-forme que la Dacia Spring, le Kiger est équipé d'un bloc trois cylindres essence de 72 ou 100 ch. Quant à le voir un jour sur nos routes, c'est clairement exclu.



REPORTER AUTO PLUS

LA QUESTION DE LA SEMAINE

Seriez-vous prêt à acheter une voiture équipée d'un moteur 1.2 PureTech ?



Participez à la question de la semaine prochaine sur [Autoplus.fr](https://www.autoplus.fr), X et Facebook

Jusqu'à 350 € de prime supplémentaire (cumulable avec le bonus) pour l'achat d'une voiture électrique neuve :

- Ça peut vous inciter à franchir le pas.
- Minable, ça paye à peine la carte grise.
- Peu importe, l'électrique, c'est nient !

SiliGom

DU 1^{ER} AU 30 JUIN 2025

CET ÉTÉ, ROULEZ L'ESPRIT LÉGER !
PNEUS, ENTRETIEN & ÉQUIPEMENT
À PETIT PRIX !

JUSQU'À

150€

REMBOURSÉS !

POUR L'ACHAT DE

2 OU 4 PNEUS*



Continental

GOODYEAR

DISTRIBUTION

50€ OFFERTS**



ATTELAGE



-15%***

OFFRES DE FOLIE PNEUS ET ENTRETIEN AUTO

RDV SUR [SILIGOM.FR](https://www.siligom.fr)

*Offre valable du 1^{er} au 30 juin 2025 pour l'achat de pneus été ou 4 saisons Continental ou Goodyear montés et équilibrés dans les centres SiliGom participants. Remboursement sous forme d'une carte de paiement à valoir dans tous les commerces, de 20€ à 150€ en fonction du nombre de pneus achetés et de leurs dimensions en pouces. Offre disponible uniquement dans les centres SiliGom participants, vous renseigner auprès de votre centre. ** Offre valable jusqu'au 30 juin 2025 dans les centres SiliGom participants. Prestation fournie ou non selon les équipements des centres SiliGom. Offre valable sur votre forfait distribution comprenant le kit de distribution et sa pose dans les centres SiliGom participants Réduction de 50€ TTC directement déduite de votre facture. *** Offre valable jusqu'au 30 juin 2025 dans les centres SiliGom participants. Offre s'entendant sur les attelages, pièces d'attelage et faisceau selon marques disponibles, hors prix de la pose, effectuée dans nos ateliers. Prestation fournie ou non selon les équipements des centres SiliGom.



CAMÉRA CACHÉE



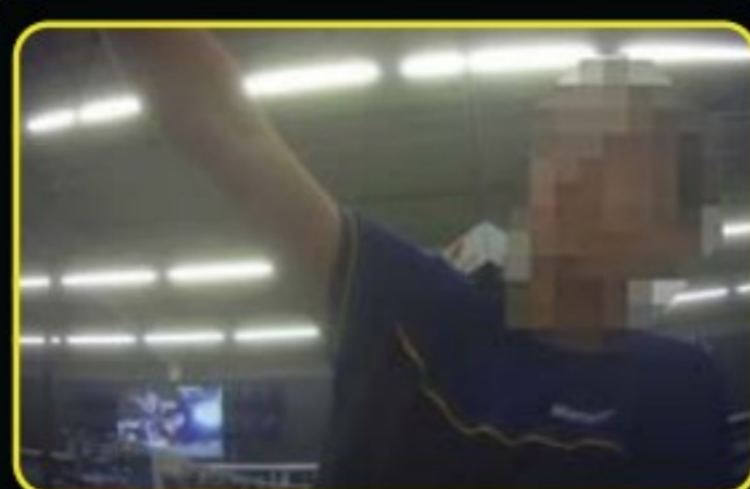
Le bilan complet du système de liaison au sol offert par Norauto tient-il la route ?

LA MISSION DE NOTRE ESPION

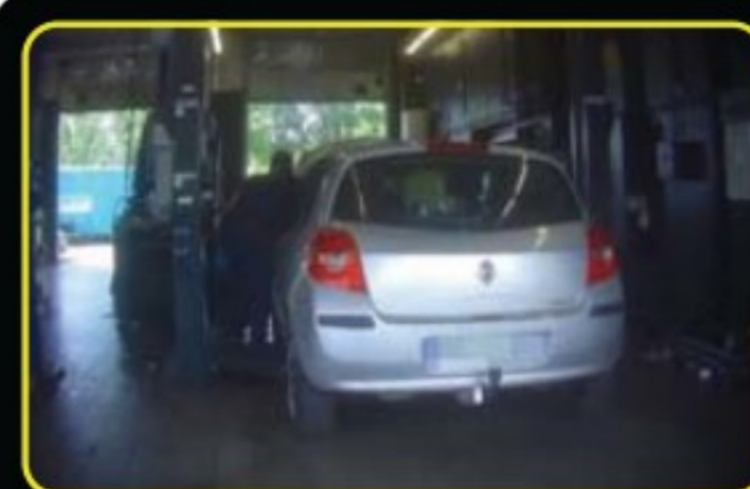
Habituellement facturé 19,95 €, le "diagnostic tenue de route" est gratuit jusqu'au 17 juin.

Amortisseurs, pneus, transmission... seront-ils bien inspectés ?

Obtiendrons-nous un contrôle général de notre auto ? Découvrons-le.



En quelques clics sur le site de l'enseigne, on obtient un créneau sous 48h. Dans la foulée, on reçoit un SMS de confirmation. Le jour J, un homme nous invite à conduire notre auto à l'atelier. On en profite pour demander si le mécano peut faire un tour plus global du véhicule.



"Bien sûr", répond-il. Quelques minutes après notre arrivée, son collègue prend en charge notre auto cobaye. D'emblée, ce dernier ouvre le capot, vérifie le moteur et fait l'appoint des liquides de lave-glace et de refroidissement. Super, ce n'était pas prévu au programme.

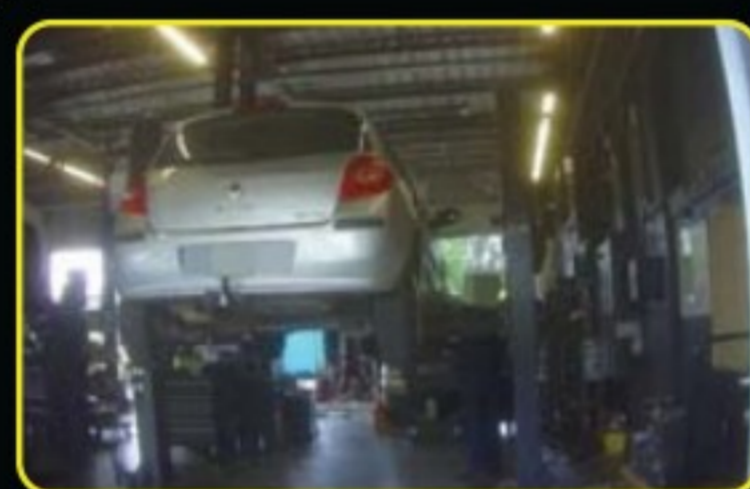


Après cela, il teste le point d'ébullition du liquide de frein. Verdict: "Il doit être changé." C'est vrai. Ensuite, il lève la Clio pour le "diagnostic tenue de route". Bielles, rotules, barre stabilisatrice... Le soubassement est scruté minutieusement. "RAS." Enfin, notre hôte contrôle les freins.

PHOTOS: DR



"A l'avant, ils sont bons, mais à l'arrière, ne tardez pas à remplacer disques et plaquettes." Hum, pas vraiment, ils sont à 65 % d'usure, aucune urgence ! Il examine ensuite les pneus: "Pas de déformation et la géométrie semble OK." Avant d'en faire la pression. Sympa.



Place aux amortisseurs: selon notre technicien, il faudra "bientôt" les changer à l'avant. Alors qu'ils sont en bon état et ont même passé le contrôle technique quelques semaines avant. Enfin, il nous propose de rénover nos optiques de phares "un peu ternes" sans avoir vérifié l'éclairage.



N'ayant pas repéré une ampoule grillée, il n'a pas pu constater si nos phares étaient fonctionnels. Fin du bilan, on nous remet un (long!) devis: rénovation phares (95 €), freins (280 €), amortisseurs (410 €) et liquide de frein (75 €). "L'urgence, ce sont les freins..." Mouais.



Une route parsemée de pousse-conso

C'était un bon départ: pression des pneus, appoint et vérification des fluides... Notre mécano a largement dépassé ce qui était prévu. Le hic, c'est qu'à part le liquide de frein, les autres éléments à remplacer rapidement ou "bientôt" n'étaient pas justifiés.

INFO OU INTOX ?



"La revente des voitures thermiques va être interdite dès cette année en France"

Si "l'info" provient de Tik-Tok, c'est que ça doit être vrai. Ou pas.

Vue plus de 500 000 fois, la vidéo cumule tous les indices de la fake news. Voix off (insupportable), générée par une IA, discours anxiogène ("7500 € d'amende depuis le 1^{er} juin, si tu revends ta voiture thermique!"), caution de BFM TV qui aurait confirmé la mesure dans un reportage (et a, bien sûr, démenti depuis), invitation au partage sur les réseaux sociaux... Evidemment, tout est faux: aucun projet interdisant de revendre sa voiture thermique n'est, de près ou de loin, dans les tuyaux.



"Le radar d'une voiture autonome peut griller l'objectif d'un appareil photo"

C'est un utilisateur du réseau Reddit qui alerte: le capteur photo de son smartphone aurait été endommagé par le lidar d'un Volvo EX90.

Vidéo à l'appui*, l'internaute montre les conséquences de la télédétection par laser utilisée sur les voitures à conduite autonome: alors qu'il filme le lidar d'un EX90, une constellation de pixels morts apparaît sur le capteur de son smartphone! Un effet délétère connu contre lequel Volvo met en garde dans la notice du SUV**: "Ne pointez pas la caméra directement vers le lidar. Ce système laser utilise des ondes infrarouges qui peuvent endommager certains appareils photo". Notez que cette "nocivité" serait induite par la longueur d'onde de l'infrarouge utilisé. En outre, l'EX90 n'est pas le seul modèle capable de provoquer ce type de dégâts: ceux d'autres marques pourraient en faire autant! En revanche, s'agissant de laser de classe 1, ces lidars sont considérés comme sûrs pour les yeux.

Verdict: 100 % fake news

Verdict: le risque est réel

*Tinyurl.com/lidar-ex90 **Tinyurl.com/notice-ex90

AutoClassiques
Plus HORS-SÉRIE

UNE LÉGENDE FRANÇAISE



Découvrez, au fil de 176 pages, le contexte historique et la société française dans lesquels la 2CV a évolué, transgressé les codes, et accompagné les bouleversements économiques, géopolitiques et sociétaux. Cet ouvrage unique, agrémenté de plus de 250 photographies, images publicitaires et documentaires, illustre l'épopée de la « Deudeuche ».

EN VENTE ACTUELLEMENT



RÉSEAU DE RECHARGE PUBLIC

Bornes partout, tarifs flous ?

Alors que le réseau de recharge électrique continue de se développer et que sa fiabilité s'améliore, le gouvernement s'engage à l'étendre davantage, tout en promettant de clarifier (enfin) la tarification.

En moins d'un an, les risques de se retrouver en carafe sur les routes de France avec son véhicule électrique, faute de bornes ou de stations opérationnelles, se sont bien amenuisés. Un constat relevé sur le terrain, mais aussi tout à fait officiellement. A fin

avril, on dénombre en effet 168 000 points de recharge publics sur le territoire – répartis sur 51 000 bornes –, soit environ un tiers de plus que l'an dernier, d'après les données recueillies par l'institut indépendant Gireve, publiées par l'Avere* et le ministère de la Transition éco-

logique. Par ailleurs, la proportion de bornes rapides (au moins 50 kW) et ultra-rapides (au moins 150 kW) progresse également : celles-ci représentent 18 % du réseau national, contre 14 % au premier trimestre 2024. Mais, outre la multiplication des points de recharge, on note surtout une amélioration de leur état. Toujours selon l'Avere, le taux de disponibilité moyen des prises – c'est-à-dire celles qui ne sont ni en maintenance ni hors service – était à fin avril de 93 % (contre 77 % en moyenne à la

même période en 2024). Certes, ce dernier bilan montre une évolution qui va dans le bon sens, mais pour séduire davantage d'automobilistes que les quelque 1,5 million de propriétaires de voitures électriques (3 % du parc français), le gouvernement s'est engagé – une fois de plus – à accroître la qualité du réseau.

Vers un comparateur officiel

Mi-mai, les ministres de l'Économie et des Finances ont lancé un plan intitulé "La recharge facile pour tous", dans lequel ils pré-

CARBURANT

Léger recul à la pompe, le répit se poursuit.

Estimation *Auto Plus* tous réseaux de stations (pétrolières, grandes surfaces et autoroutes) confondus au 29 mai 2025.

Cours du baril de Brent: 58,02 € (+ 1,49 €).

GAZOLE 1,568€ - 1,7 ct en une semaine - 14,6 cts en un an	SP95-E10 1,686€ - 0,8 ct en une semaine - 16,3 cts en un an
SP95 1,711€ - 0,2 ct en une semaine - 16,6 cts en un an	SP98 1,788€ - 0,8 ct en une semaine - 15,7 cts en un an
E85 0,755€ - 0,1 ct en une semaine - 13 cts en un an	GPL 0,980€ - 1 ct en une semaine - 2,2 cts en un an

LA TENDANCE À COURT TERME : ↘ EN BAISSÉ

LE SUCCESSEUR DE CARLOS TAVARES DÉSIGNÉ

Un nouveau boss pour Stellantis

Son nom revenait en boucle depuis plusieurs semaines, sa nomination vient d'être confirmée : c'est l'Italien Antonio Filosa qui va reprendre les rênes de Stellantis. Entré chez Fiat Chrysler il y a 25 ans, ce "vétérain" du groupe, jusqu'à présent directeur des opérations et de la qualité pour les Amériques – une mission au cours de laquelle il a imposé Jeep en dehors des États-Unis –, prendra officiellement ses fonctions le 23 juin. Réputé aussi chaleureux que Tavares pouvait être glacial, il devra dans un premier temps composer sa nouvelle équipe de direction, avant de s'attaquer aux immenses défis qui l'attendent : stratégie de l'électrification ; restauration de l'image du groupe écornée par les soucis de fiabilité (sans parler du scandale Takata) ; relance des ventes en Amérique du Nord ; pérennité ou non de certaines des quatorze marques de la galaxie Stellantis... La pile de dossiers est épaisse et certains risquent assurément de lui donner du "Filosa retordre".



F. Tarrain



Le coût des coups. Selon France Assureurs, la facture des réparations automobiles liées à l'épisode de grêle du 3 mai qui a touché l'Île-de-France s'élève à 196 millions d'euros pour 61 630 sinistres déclarés! **Rendez-vous.** Deux mondes, deux ambiances ce week-end. D'un côté, pour les 70 ans de l'usine Alpine, Dieppe déroule le tapis bleu, avec une parade, une exposition, des visites du site, des rallyes

Prochain cap : 400 000 prises

Le gouvernement veut mettre les watts ! En 2030, il prévoit d'investir pour atteindre les 400 000 points de recharge publics (dont 50 000 "en recharge rapide de 15 à 20 minutes") sur le territoire national, contre 168 000 actuellement. Ambitieux, certes, mais la multiplication des opérateurs – de plus en plus fiables – ainsi que la mise en place de contrats entre ces derniers et les grandes surfaces ont indubitablement permis d'accélérer le maillage. De fait, 63 % des supermarchés sont désormais équipés de bornes (contre 44 % fin 2023), et 73 % des hypermarchés (contre 56 % il y a un an). Le gouvernement compte notamment sur ces enseignes pour poursuivre le déploiement du réseau, mais également sur les chaînes de restauration rapides (McDo, KFC, Burger King...).



N. SOLER

voient, entre autres, d'atteindre 400 000 bornes publiques d'ici à 2030 (lire ci-dessus). Par ailleurs, le programme aborde (timidement) un point épineux : la tarification, encore disparate et souvent opaque. L'Autorité de la concurrence a en effet évoqué en 2024 un "déficit informationnel" sur les prix de recharge, tant avant (via des affichages peu clairs) qu'après utilisation (notamment lors de paiements sans contact), rendant les comparaisons difficiles pour les usagers. Bien que l'application Chargeprice communique et confronte les prix en vigueur (lorsqu'ils sont disponibles !), le gouvernement prévoit de lancer une "concertation d'ici fin 2025"

pour créer un comparateur officiel, similaire à celui qui existe pour les carburants. Il faudra donc encore patienter. Par ailleurs, les opérateurs de bornes doivent transmettre leurs données en *open data* pour que des applications tierces puissent les utiliser. Mais, selon l'UFC-Que Choisir, 20 % des bornes ne sont pas répertoriées, et le gouvernement reconnaît que le dispositif n'est "pas suffisamment fiable ou complet" actuellement. Il promet des contrôles dès 2026 pour garantir la transmission en temps réel des données. La transparence des prix ne sera donc pas effective avant l'année prochaine... au plus tôt.

Saïda Djerrada

* Association nationale pour le développement de la mobilité électrique.

LA QUESTION INATTENDUE

A combien est tombée la part de marché du diesel en France ?

4,7%



B. ASKET / VIRAGE AGENCY

Faute d'offre, les ventes de véhicules diesels neufs reculent encore de 43 % cette année : avec 29 613 immatriculations, l'extremisation préférée des Français ne pèse ainsi plus que 4,7 % du marché. Et chez les seuls particuliers, sa part tombe encore plus bas (2,7 %), avec, dans le rôle du best-seller, un Mercedes GLA qui n'a séduit que... 777 clients ! Sa revanche, le diesel la prend en occasion, où il représente 45 % des transactions (à fin avril), devant l'essence (39 %).

AAA-Data

Retrouvez chaque semaine des infos insolites du marché auto puisées dans les données de AAA-Data, "l'expert de la data".

touristiques... De l'autre, les 24h d'endurance tondeuses fêtent leurs 10 ans dans les Ardennes (commune des Petites-Armoises). **Rebondissement.** La justice administrative vient d'autoriser la reprise, à partir de mi-juin, du chantier de l'autoroute Toulouse-Castres (A69) !

FLASH
INFO

Radars & compagnie

Contestation d'un FPS : des délais précisés

■ Contester un forfait de post-stationnement (FPS) indu nécessite d'adresser à la collectivité (ou à son gestionnaire) un "recours administratif préalable obligatoire" (rapo). Celui-ci doit être motivé pour optimiser ses chances de voir le FPS annulé. Si cette procédure échoue, il est possible d'exercer un second recours, cette fois auprès du Tribunal du stationnement payant (TSP)*. C'est par ailleurs ce même tribunal qu'il faut saisir, directement cette fois, pour contester un FPS majoré (appelé "avertissement"), qui est envoyé lorsque l'on n'a pas réglé le FPS initial dans les temps (soit dans les 90 jours), ou qu'on ne l'a tout simplement jamais reçu.

■ Jusqu'à présent, la date d'envoi du FPS majoré n'était pas inscrite sur le courrier, ce qui permettait à

certains plaignants de saisir le tribunal hors délai. Pour éviter cela, un arrêté cadrant davantage le point de départ du délai de saisine du tribunal a été publié le 30 avril dernier.

■ Attention, depuis le 1^{er} mai, comme nous l'a confirmé Yann Livenais, le président du TSP, "le délai de recours du FPS majoré, d'un mois, est réputé courir, jusqu'à preuve du contraire, cinq jours francs après la date figurant sur l'avertissement". Ce qui signifie, en clair, que la "fenêtre de tir" pour contester est désormais d'un mois et cinq jours. Il ne faut donc pas attendre davantage, car, adressée au-delà, votre requête sera jugée irrecevable... sauf à prouver que vous n'aviez pas reçu le courrier dans ce laps de temps de cinq jours (ce qui est loin d'être évident).

Pascale Gétin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Voiture radar privatisée - Lot (46)

RD673, les voitures radars sont aussi arrivées dans le Lot ! Celle-ci (un Citroën C5 Aircross) a été vue sur la route de Gourdon, vers Léobard, après le lieu-dit Pont Carral. Limitation à 80 km/h. 44°42'42.1"N 1°18'39.3"E

Hibou embarqué - Aube (10)
RD444, dans la traversée de Buchères, cette Skoda Octavia (FD-422-QD) contrôlait la vitesse en face du salon Angél Coiffure. Limitation à 50 km/h. 48°14'34.1"N 4°06'16.3"E



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

Vous repérez un lieu où les forces de l'ordre contrôlent la vitesse ? Envoyez-nous l'info à : radars.autoplus@reworldmedia.com

CABINES La journée de la semaine



ALPES-MARITIMES (06)

Promenade des Anglais, Nice (Nice vers Saint-Laurent-du-Var), 50 km/h. Le radar autonome a pris place devant l'hôtel Eden, au niveau du 105, promenade des Anglais. 43°41'27.4"N 7°14'48.2"E



SEINE-MARITIME (76)

RD928, PR 14+780, Quincampoix (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar autonome contrôle votre vitesse entre Quincampoix et Vert-Galant. 49°32'05.3"N 1°12'42.4"E



VIENNE (86)

RD347, PR 19+110, Mirebeau (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est positionné à la sortie de Mirebeau en direction de Loudun. 46°47'37.6"N 0°11'11.9"E



TERRITOIRE DE BELFORT (90)

A36, PR 40+080, Bermont (Montbéliard vers Belfort), 90 km/h. Le radar de chantier a pris ses quartiers à la fin de la zone de travaux, juste avant la sortie 6. 47°34'53.8"N 6°51'24.3"E

PLAQUE :
LA SÉRIE DU
MOMENT

HD-123-YJ 24



*Tinyurl.com/cassedubai



La caverne d'Ali bye-bye

Pour connaître la nature du parc automobile d'un pays, il suffit de visiter ses casses: chez nous, on y croise majoritairement des citadines, des berlines, des monospaces et des breaks populaires... Tandis qu'à Dubai, ces lieux reflètent une tout autre réalité: au pays de l'or noir et de la voiture de luxe, ce sont des épaves de Ferrari, de Rolls-Royce, de Hummer, d'Aston Martin, de Porsche, de Chevrolet Corvette et de Toyota Land Cruiser, transformées en donneuses d'organes, qui s'étalent à perte de vue! La preuve dans cette incroyable vidéo* publiée sur la chaîne de l'assureur Hagerty, où l'on voit le photographe Larry Chen explorer plusieurs cimetières automobiles à ciel ouvert. Un autre monde, tout simplement...



Vos images

Drôles ou insolites... faites-nous découvrir vos meilleures photos, en nous les envoyant par e-mail à:

vosimages.autoplus@reworldmedia.com



Ravis de savoir que le propriétaire de ce BMW iX est en bonne santé. Croisé au Crottoy (80).

Par Nicolas Wallart



De "sacré numéro" à jardinière, drôle de carrière pour cette Peugeot 205 "M24" (du nom du premier prototype). Vu aux Trois-Moutiers (86).

Par Marie-Claude Bigot



Ça n'est pas un électricien qu'il faudra appeler le jour où il faudra changer l'ampoule, mais un cantonnier! Repéré à Civrieux (01)

Par Jean-Luc Chaumeil



Allez, s'il passe dans les parages, on souhaite bien du courage à l'agent chargé du contrôle du stationnement!

Vécu par les journalistes de L'Echo du Berry

HAGERTY/YOUTUBE

PHOTOS: REPORTERS AUTO PLUS



En Bref

Lancement: septembre 2025**Hybride:** 145 ch**Hybride rechargeable:** 195 ch**Electriques:** 210 ch (batterie de 73 kWh), 230 ch (97 kWh)**Tarif:** à partir de 34 990 €*
* Estimation Auto Plus.

CITROËN C5 AIRCROSS



PHOTOS: A. SAUNIER

C5 Aircross : un rival de

Avec ses derniers C3 et C3 Aircross affichés à des tarifs agressifs, Citroën roule sur les plates-bandes de Dacia. Malgré une facture a priori moins low cost, le nouveau C5 Aircross pourrait tout de même donner du fil à retordre au récent Bigster côté rapport prix/prestations. Première confrontation statique.

En l'espace de quelques mois, Citroën a remanié sa gamme avec le restylage des C4 et C4X, le renouvellement des C3 et C3 Aircross et, à présent, la deuxième génération du C5 Aircross. Désigné par la marque comme son nouveau vaisseau amiral, il se démarque en tous points de son prédécesseur, sorti en Europe en 2018 et restylé en 2022. Il faut dire que ce dernier a rencontré quelques difficultés au sein du marché très disputé des SUV

compacts, subissant la domination de ses rivaux, au premier rang desquels son cousin, le Peugeot 3008. En France, il s'en est vendu deux fois moins durant toute sa carrière, et ce malgré d'indéniables qualités (comme son confort et sa modularité). Il était donc indispensable de revenir mieux armé, en abattant de nouvelles cartes sur les plans esthétiques, techniques et tarifaires. Et ce d'autant plus qu'un autre concurrent, le Dacia Bigster, vient de faire son entrée

dans la catégorie avec de sérieux arguments (et pas seulement en matière de prix). C'est justement à ce dernier que nous avons décidé, en premier lieu, de comparer le dernier-né de Citroën.

Deux adversaires de taille

Un choix logique étant donné le gabarit affiché par nos protagonistes. Avec eux, on se situe en effet à la frontière supérieure des SUV dits "compacts". Le C5 Aircross a bénéficié d'une véritable cure de croissance en passant de 4,50 à 4,65 m de long (+ 15 cm). Il s'est aussi élargi (1,90 m contre 1,81 m), tout en conservant une hauteur contenue de 1,66 m (- 3 cm). Un peu plus "petit", le Bigster n'en demeure pas moins un gros gabarit pour la catégorie, avec ses 4,57 m de long, 1,81 m de large et 1,71 m de haut. En comparaison, le Peugeot 3008

revendique 4,54 m de long et le Renault Austral (restylé), 4,53 m. Au-delà des centimètres en plus, le design du C5 Aircross a totalement été revu, en prenant soin de l'aérodynamisme. Les formes rondouillardes ont laissé place à des lignes plus affûtées, tendues et musclées. Il délaisse ainsi sa bouille joviale pour une allure plus sérieuse, adoptant, au passage, les derniers codes de la marque (inaugurés par la C3) : nouveau logo, signature lumineuse à trois segments, face verticale... L'audace est aussi au rendez-vous à l'arrière avec les "Citroën Light Wings", ces feux spectaculaires en forme d'ailettes flottantes débordant de la carrosserie qui, en plus d'être originaux, ont pour fonction de guider le flux d'air. Le Bigster revendique, lui, un esprit plus baroudeur tant au niveau

DACIA BIGSTER

En Bref

Lancement: déjà disponible

Essence: 130 ch (4x4), 140 ch (mild hybrid 48 V)

Essence/GPL: 140 ch

Hybride: 155 ch

Tarif: à partir de 24 990 €



e taille pour le Bigster ?

Longueur: 4,65 m – Largeur: 1,90 m – Hauteur: 1,66 m

Longueur: 4,57 m – Largeur: 1,81 m – Hauteur: 1,71 m



Le Bigster affiche déjà un gabarit imposant pour la catégorie. Le C5 Aircross va encore plus loin: il s'allonge de 15 cm par rapport à son prédécesseur et dépasse le Bigster de 8 cm en longueur et 9 cm en largeur. Seule concession: il est ici plus bas que le Dacia (- 5 cm) équipé, lui, de barres de toit de série.

du style – avec sa face massive, sa ceinture de protection très marquée et ses barres de toit de série (ce dont est dépourvu le C5 Aircross) – que de la transmission, puisqu'il est disponible en version 4x4. Sur le plan du look extérieur, tous deux sont

imposants et ne manquent pas de caractère.

L'habitacle fait la différence

En s'installant à bord du C5 Aircross (ici dans sa finition la plus haute), on ressent un petit "effet waouh"! Le dessin

très horizontal de la planche de bord est inédit et original. L'œil est immédiatement attiré par le grand écran central (13"/33 cm) vertical et flottant, et on apprécie l'habillage textile, qui fait un peu oublier la qualité moyenne de certains plastiques.

L'ambiance est plus chaleureuse que dans le Bigster, d'apparence plus "brute" et bas de gamme. Toutefois, ce dernier propose, sur sa finition haute Extreme, un toit ouvrant panoramique de série, un agrément dont on pourra aussi bénéficier sur le >>>

Les nouveautés de la semaine

Chacun affiche son style : plutôt chic pour le Citroën et clairement typé baroudeur pour le Dacia. En matière de motorisations, le C5 Aircross a l'exclusivité de l'hybride rechargeable et du 100 % électrique ; le Bigster celle de la bicarburation essence/GPL.



Sur cette finition haut de gamme, la présentation est flatteuse et l'ambiance cosy. Le confort fait toujours partie des spécialités maison, avec les sièges Advanced Comfort de série (à l'avant comme à l'arrière) sur toutes les versions.

Une banquette fixe remplace les sièges indépendants et coulissants de l'ancien C5 Aircross, mais l'espace aux jambes a été amélioré. Le coffre, lui, affiche un bon volume de 565 dm³, invariable quelle que soit la motorisation.



1. L'écran tactile vertical flottant (13"/33 cm) libère de l'espace, avec porte-gobelets. 2. Détail original : la forme et l'emplacement des petits haut-parleurs (tweeters) aux extrémités de la planche de bord. 3. Sous le plancher du coffre, il est possible de cacher une valise cabine.

» Citroën, mais en option. En matière d'habitabilité, tous deux offrent une très bonne sensation d'espace à l'arrière, mais on déplore la disparition des sièges indépendants et coulissants de l'ancien C5 Aircross. Enfin, la générosité est de mise au niveau du

coffre, avec un volume annoncé de 565 dm³ (quelle que soit la motorisation) sur le Citroën et de 546 à 667 dm³ sur le Dacia.

Des choix techniques décalés
Au chapitre des motorisations, la comparaison entre ces deux

modèles est un petit peu plus difficile. En effet, le C5 Aircross, qui reprend la plate-forme du dernier Peugeot 3008, propose une offre multi-énergie. Ainsi sa palette se compose en entrée de gamme d'un hybride de 145 ch (trois cylindres 1.2 turbo

de 136 ch et bloc électrique de 28 ch intégré à la boîte eDCS6) et d'un hybride rechargeable de 195 ch (un quatre cylindres 1.6 turbo de 150 ch associé à un bloc électrique de 125 ch), avec une autonomie en électrique annoncée de 86 km en moyenne et



PHOTOS: A. SAUNIER



Le mobilier du Bigster est plus classique avec son écran central de 10,1"/25,7 cm et, surtout, fait un peu tristounet : plastiques durs omniprésents et dénués de tout habillage textile (à l'inverse du C5 Aircross ou d'une simple... Sandero).

Le Bigster est généreux en espace aux jambes, en garde au toit et en volume de coffre (de 546 dm³ sur l'hybrid 155 à 667 dm³ sur le mild hybrid 140), mais radin en poignées de maintien, totalement absentes à l'avant comme à l'arrière.



1 et 2. Le Bigster fait la part belle aux petits détails pratiques avec ses accessoires "YouClip" comme cette boîte "3 en 1" (porte-gobelet/crochet de sac, lampe nomade) ou ce support de smartphone. **3.** Dans le coffre, deux manettes permettent de rabattre facilement les dossiers arrière.

jusqu'à 100 km en ville. L'offre est complétée par deux versions électriques (ë-C5 Aircross) de 210 et 230 ch (batteries de 73 et 97 kWh) avec des autonomies de 520 et 680 km. Un type d'énergie que ne propose pas le Bigster. Celui-ci mise sur des motorisa-

tions à hybridation légère 48 V avec, en entrée de gamme, un trois cylindres 1.2 turbo Eco-G à bicarburant essence/GPL de 140 ch, et son pendant 100% essence TCe de 140 ch, décliné en 130 ch pour la version 4x4. En haut de gamme, on trouve

aussi un inédit full hybrid de 155 ch (un quatre cylindres 1.8 de 107 ch, un bloc électrique de 50 ch, un alternateur-démarrateur de 20 ch et une boîte auto électrifiée). Enfin, c'est sur le prix – le nerf de la guerre – que ces rivaux afficheront le plus leurs

différences : le ticket d'entrée est estimé autour de 35 000 € tout de même pour le C5 Aircross, le Bigster étant accessible à partir de 24 990 € (29 700 € en hybrid 155). Soit, quand même, 10 000 € d'écart. Le Citroën le justifiera-t-il par ses équipements ?

La Dolphin Surf, à moins de 20 000 € en prix d'appel, tentera de faire décoller les ventes de BYD en Europe. Dans le monde, elle est déjà le best-seller de la marque, avec près de 1 million d'exemplaires vendus depuis mi-2023.



À BORD DE LA BYD DOLPHIN SURF

PHOTOS: A. SAUNIER

Elle casse les prix

Le créneau des citadines électriques compte désormais une ambitieuse nouvelle venue chinoise. La Dolphin Surf débarque en France, tarifs agressifs à l'appui.

Ne manquait plus à BYD qu'une pure citadine pour enfin prendre pied en Europe. La Dolphin Surf, connue depuis 2023 en Chine sous le nom de Seagull ("mouette", toujours dans l'univers marin), élargit donc sa gamme vers le bas chez nous. Ce petit gabarit tout en angles a toutefois adapté châssis et équipements de sécurité aux exigences européennes. Avec 3,99 m de long, elle équivaut aux Citroën ë-C3, Fiat Grande Panda et R5 (et toise la Dacia Spring de 29 cm). Son habitabilité s'avère correcte, y compris en garde au toit, mais limitée à deux adultes :

pas d'homologation prévue en 5 places. A l'avant, l'ambiance est dans la veine de ses grandes sœurs. Présentation flatteuse et contenu techno riche sont des spécialités de BYD. Tout comme le rapport prix/prestations, bien placé au vu de l'équipement complet, dès l'entrée de gamme à 19 990 € (son hypothétique fabrication hongroise – pour l'heure, elle est montée en Chine – devrait par ailleurs la rendre éligible au bonus). De quoi pardonner, en partie du moins, des caractéristiques électriques sans prétention : les deux batteries proposées (LFP de 30 et 43,2 kWh bruts)



Rangements nombreux, présentation valorisante... La plus petite des BYD sait recevoir et conserve de vraies commandes pour les fonctions élémentaires. Un peu gadget, mais original : l'écran rotatif autorise un affichage en portrait ou paysage.

En Bref

Lancement : mai 2025

L x l x h, en m :
3,99 x 1,72 x 1,59

Moteurs électriques :
88 et 156 ch

Tarif : à partir de 19 990 €



Le coffre paraît plus modeste que les 308 dm³ annoncés, mais les câbles se rangent sous le plancher.



Bonne surprise : l'espace aux places arrière est très correct... pour deux. La Dolphin Surf est une quatre places.

offrirait respectivement 220 et 322 km d'autonomie mixte. Pas vraiment une championne de la polyvalence, d'autant que la charge rapide (65 kW pour la petite batterie, 85 kW pour la "grosse") ne promet pas de miracle. A confirmer à l'essai.

Et aussi...

Fiat Grande Panda : et maintenant, l'essence !

Lancée en électrique, la petite italienne est désormais disponible en essence, avec l'ensemble hybride 48 V de 110 ch repris à sa cousine, la Citroën C3. On retrouve ainsi la boîte auto. à 6 rapports intégrant un électromoteur de 28 ch. Les tarifs débutent à 18 900 € (+ 100 € de malus).

Discret lifting pour la Ford Mustang Mach-E

Presque invisible à l'extérieur, le restylage se limite à de menues évolutions techniques : pompe à chaleur de série dès la finition d'accès (à partir de 53 490 €), interface média revue et nouvelle commande de boîte (commodo à droite du volant).



FORD

Au revoir Peugeot 508...

Sans remplaçante, la 508 prend sa retraite ! Peugeot a stoppé la production de la berline (et du break), mettant fin à une lignée apparue voilà plus d'un siècle. Victimes de la généralisation des SUV, ses ventes se sont progressivement écroulées (2 519 unités en 2024, à peine plus de 200 depuis janvier).



N. SOLER

Du muscle pour les Captur et Symbioz

L'ensemble 1.8 hybride inauguré par le Dacia Bigster est désormais disponible sur les Renault Captur et Symbioz (à partir de 30 000 € et 33 800 €, respectivement). Forte de 160 ch, cette mécanique annonce agrément en hausse et consommation en baisse (4,3 l/100 km pour le Symbioz), Elle sera aussi déployée sur la Clio 6, attendue en fin d'année.



N. SOLER



PORTES OUVERTES
DU 12 AU 16 JUIN
selon autorisation préfectorale

NOUVEAU MG EHS

À PARTIR DE

399€ TTC /mois⁽¹⁾
SANS APPORT
LLD 49 MOIS

Disponible en **hybride rechargeable**
et désormais en motorisation **Hybrid+**⁽²⁾



100 km d'autonomie
électrique*

Plus de 1 000 km
d'autonomie combinée*

5,8l/ 100km de consommation
batterie déchargée**



A14gCO₂/km



Consommation (cycle mixte WLTP) Gamme nouveau MG EHS PHEV : 0,5 l/100 km - Émissions de CO₂ (cycle mixte WLTP) : 14 g/km. Règlement 2018/1832. Valeurs au 30/01/2025 susceptibles d'évolution. Plus d'infos sur www.mgmotor.fr

⁽¹⁾ Exemple pour un Nouveau MG EHS PHEV Comfort neuf hors option en Location Longue Durée sur **49 mois et 40 000 km** maximum soit 49 loyers mensuels de 399 €. Offre non cumulaire réservée aux particuliers pour toute **commande d'un véhicule en LLD jusqu'au 30/06/2025 et livré au plus tard le 31/07/2025** dans la limite des stocks disponibles et dans le réseau participant en France métropolitaine et Corse, sous réserve d'acceptation par DRIVALIA Lease France, SA au capital de 68 954 580,86 €, 1 Rue Victor Basch - 91300 MASSY, 342 499 126 RCS Evry - Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS sous le N° 12 066 654 (www.orias.fr). Prix TTC excluant les frais de mise à la route. Détails et conditions sur mgmotor.fr.

⁽²⁾ Ouverture des commandes le 10 Juin 2025 - date susceptible d'être modifiée sans préavis. **Garantie 7 ans ou 150 000 km. Détails et exclusions sur mgmotor.fr.**

*Norme WLTP. L'autonomie réelle peut différer des données indiquées en fonction du style de conduite, de la vitesse, de l'utilisation de certains équipements et d'autres facteurs (température extérieure, relief de la route, ...)

**Cycle mixte WLTP - SAIC Motor France SAS. 888 573 896 R.C.S. Nanterre



En avant les beaux jours

5 mois OFFERTS sur votre abonnement

+ 1 montre EN CADEAU

Version numérique incluse dans
votre abonnement, à consulter
sur kiosquemag.com



Visuels non contractuels

BULLETIN D'ABONNEMENT

M040 # D1670223

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

☐ Formule
ANNUELLE **5 mois
OFFERTS**

52 numéros + 1 guide + votre accès illimité au site Auto Plus Premium + une montre en cadeau pour **99 € seulement** au lieu de 187,03 €*. Mon abonnement annuel se renouvellera automatiquement à date anniversaire sauf résiliation de ma part⁽¹⁾.

☐ Formule
MENSUELLE **3 €
seulement** le 1^{er} mois

Auto Plus chaque semaine + 1 guide/an + votre accès illimité au site Auto Plus Premium pour **seulement 3 €** le premier mois puis 8 €/mois au lieu de 15,59 €*. **Résiliable sans frais à tout moment⁽²⁾.**

2 Je choisis le mode de paiement

▶ Par prélèvement automatique Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB

IBAN:

Les tarifs indiqués sont garantis 1 an. Vous autorisez ERAS société éditrice d'Auto Plus, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de ERAS. Créancier: ERAS, 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux, France - Identifiant du créancier: FR 77 ZZZ 434057.

▶ Par carte bancaire (Plus simple, plus rapide, 100% sécurisé!). Je me rends sur Kiosquemag.com: bit.ly/ap_1918 la boutique officielle d'Auto Plus

▶ Par chèque (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom d'Auto Plus à:
Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

3 Je complète mes coordonnées **À remplir obligatoirement

☐ Mme ☐ M.

Date de naissance (pour fêter votre anniversaire):

Nom**:

Prénom**:

Adresse**:

Code postal**: Ville**:

Téléphone: (pour vous envoyer un SMS en cas de problèmes de livraison)

Email:

(Utile pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Kiosquemag.com et gérer votre abonnement)

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège d'Auto Plus et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Dommage!

☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage!

PLUS RAPIDE,
rendez vous sur :

bit.ly/ap_1918

ou flashez le Qr code
pour voir l'offre.



KIOSQUE
mag.com



Le:

Date et signature
obligatoires

*Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque (133,99 €), des frais de port (27,04 €) et du site internet (26 €). (1) Offre avec engagement : abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction auprès du service client. À défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. (2) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou par courrier au service client. Après le 1^{er} mois, je serai prélevé de 8 € par mois. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur serviceabomag.fr ou encore par courrier à ERAS - Service Client - 40 avenue Aristide Briand - 92227 Bagneux. Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valable jusqu'au 30/09/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) à des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, d'effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com



Tous les modèles testés cette semaine



A. CORTESI

P. 24, AUDI-BMW-MERCEDES, LES 3 MATCHS DU MOMENT : avec l'**Audi A3 Sportback** face à la **BMW Série 1** et à la **Mercedes Classe A**, l'**Audi A5 Avant** face à la **BMW Série 3 Touring** et à la **Mercedes Classe C Break**, et l'**Audi Q5** face au **BMW X3** et au **Mercedes GLC**.

▶ P. 32, ESSAI PANORAMIQUE : le **Renault Austral** full hybrid restylé.

P. 36, MATCH : le nouveau **Skoda Elroq** affronte le **Peugeot E-3008** et le **Renault Scenic E-Tech**.

P. 42, TEST LECTEURS : ils ont essayé l'**Alfa Romeo Junior**.

Le laboratoire de mesures indépendant de la presse automobile



Frédéric Haas

NOTRE TECHNICIEN BASÉ À MONTLHÉRY

400 voitures testées par an, 9 km de pistes

Depuis 1988, cette base de travail unique permet à notre expert "mesures" de chiffrer des dizaines de voitures par mois, dans des conditions strictement identiques.



Conso, performances, volumes : des mesures certifiées conformes

Chaque modèle est soumis au même cycle de mesures. Les données sont relevées à l'aide d'un appareillage de pointe. La consommation, calculée à 0,01 l près grâce à un débitmètre, correspond à une conduite "normale" (ni trop lente, ni trop vive).

NOS ESSAYEURS



Stéphane Dupré



Christophe Alba



François Stagnaro



Agnès Lasbarrères



David Bouillaux



Clément Raoul-Réa



Vincent Desmonts



Thierry Réaumur



Charles Thouluc

Des milliers de kilomètres au volant

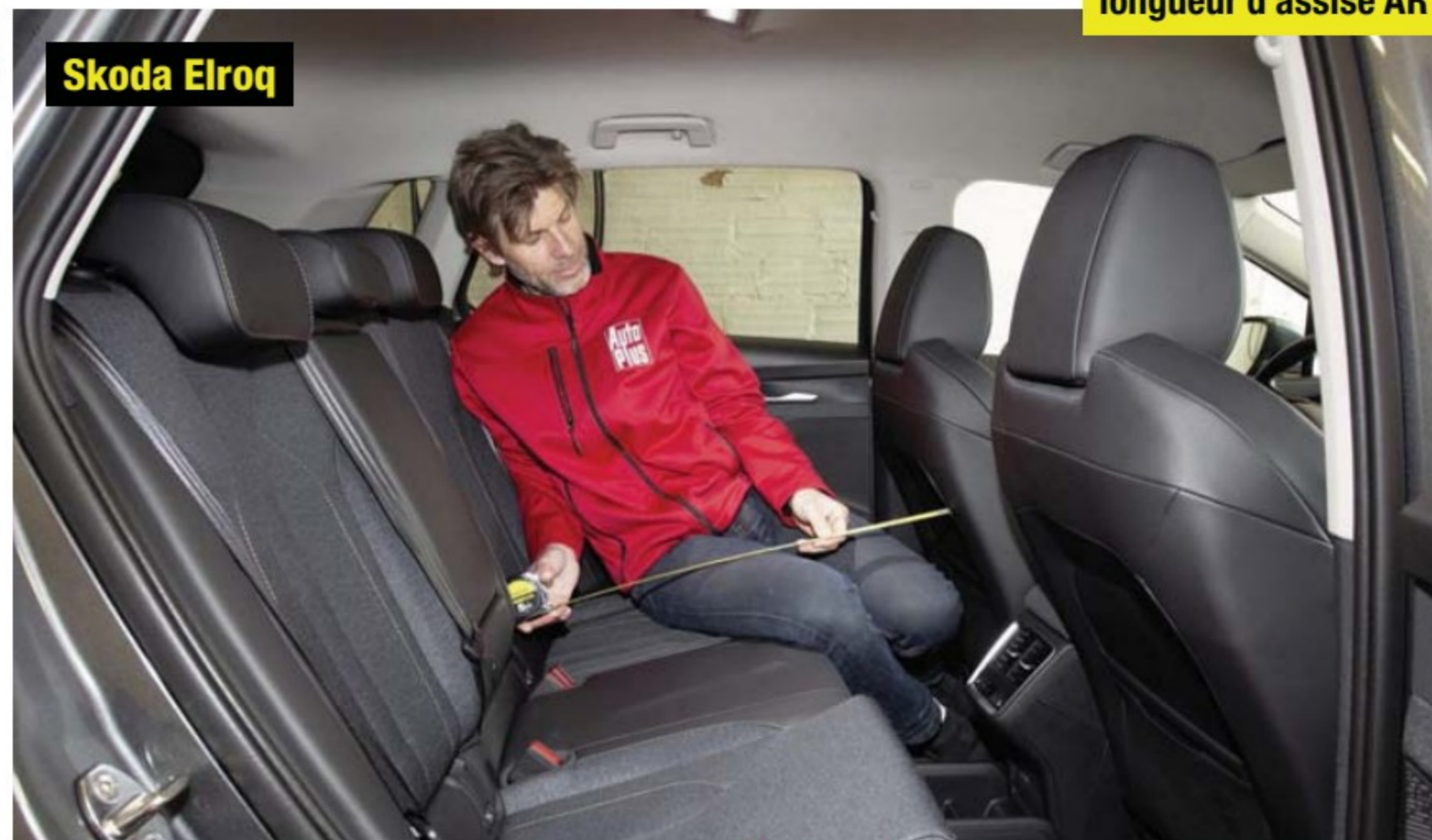
Nos essayeurs cumulent des centaines d'heures de roulage au volant de toutes les voitures du marché. Une base de références et de comparaisons exceptionnelle. Avec les relevés du service "mesures", cela permet à nos équipes de s'affranchir des données et des discours des constructeurs.

Une grille de notation impitoyable

Menés sur parcours routiers, sur piste et dans la circulation, nos essais permettent d'apprécier qualités et défauts d'une auto, en conditions normales ou extrêmes. Chaque modèle est ensuite noté dans sa catégorie, selon de multiples critères.

Le chiffre à retenir **82 cm**

longueur d'assise AR



Skoda Elroq

A. SAUMIER

Dans ce numéro, les Peugeot E-3008 et Renault Scenic E-Tech affrontent un nouveau rival : le Skoda Elroq ! Petit frère de l'Enyaq, il en reprend en particulier l'empattement, ce qui se traduit par une habitabilité au top. Jugez plutôt : avec 82 cm de longueur aux jambes aux places arrière, le SUV tchèque décroche la première place de la catégorie des compacts, qu'il partage avec le MG EHS. Quant au Renault Scenic E-Tech, il monte valeureusement sur la troisième marche du podium (81 cm), dans une catégorie aussi large que disputée. En effet, même les modèles de bas de tableau, comme le Dacia Bigster (16^e avec 78 cm), font mieux que la moyenne du segment, qui s'établit à... 76 cm ! On notera que le Renault Austral manque la qualification pour ce top 20 d'un petit centimètre, avec ses 77 cm. En revanche, relégués dans les tréfonds de la catégorie, le Peugeot E-3008 (70 cm), le Renault Arkana (69 cm) et l'actuel Citroën C5 Aircross (68 cm) font figure de lanternes rouges...

Vincent Desmonts



F. GROUT

TOP 20

Le Skoda Elroq face aux autres SUV compacts

Longueur d'assise aux places arrière (en cm)

1 ^{er}	MG EHS	82
1 ^{er} ex ae	Skoda Elroq	82
3 ^e	Renault Scenic E-Tech	81
4 ^e	Ford Kuga	80
4 ^e ex ae	Lynk & Co 01	80
4 ^e ex ae	Lynk & Co 02	80
4 ^e ex ae	Mercedes EQB	80
4 ^e ex ae	Smart #3	80
4 ^e ex ae	Volkswagen Tiguan	80
10 ^e	Cupra Formentor	79
10 ^e ex ae	Honda ZR-V	79
10 ^e ex ae	Hyundai Tucson	79
10 ^e ex ae	Kia Niro	79
10 ^e ex ae	Mercedes EQA	79
10 ^e ex ae	Mini Countryman	79
16 ^e	Dacia Bigster	78
16 ^e ex ae	Kia Sportage	78
16 ^e ex ae	Mercedes GLA	78
16 ^e ex ae	Mitsubishi Eclipse Cross	78
16 ^e ex ae	Suzuki Across/Toyota Rav4	78

▶ A égalité avec le Skoda Elroq, le MG EHS est l'autre champion de l'habitabilité chez les SUV compacts, qu'ils soient thermiques ou électriques.



AUDI - BMW



Y. LEFEBVRE

Les 3 matches

Ça bouge chez les marques premium allemandes ! BMW a renouvelé sa Série 1 et son X3, tandis qu'Audi a lancé sa nouvelle A5 Avant, ainsi que la troisième génération du SUV Q5. Ces modèles inédits bouleversent-ils la hiérarchie germanique ? La réponse en trois matches.

L'ambiance n'est pas à l'euphorie chez les trois grandes marques premium allemandes, avec des ventes mondiales en berne l'an dernier : - 2,3 % pour BMW, - 3,1 % pour Mercedes... et carrément - 12 % pour Audi ! Les raisons de cette méforme sont multiples, mais on peut notamment

citer la désaffection de la clientèle chinoise, pour laquelle s'offrir une Audi, une BMW ou une Mercedes n'est plus un passage obligé pour afficher sa réussite sociale. La marque aux anneaux a, par exemple, vu ses ventes reculer de 10,9 % l'an dernier dans l'empire du Milieu, tandis que Mercedes y déclinait de 8 %. Du côté

- MERCEDES



A. SAUNIER



N. SOLER

s du moment

du marché américain, autre débouché capital pour ces constructeurs, les tarifs douaniers mis en place par l'administration Trump risquent également de peser sur leurs ventes. Notons, enfin, le cas particulier d'Audi, qui a traversé un véritable trou d'air ces derniers mois en matière de nouveautés. Mais tout cela est en train

de changer avec, notamment, le renouvellement des A5 et A5 Avant, ainsi que du Q5! Du côté de BMW, ce sont les tout derniers X3 et Série 1 qui participent à la compétition. Ces modèles "new-look" sont-ils capables de s'ériger en références de leur catégorie respective? Réponse dans les pages qui suivent... ■

Au sommaire

Le match des compactes	p. 26
Le match des breaks familiaux	p. 28
Le match des SUV familiaux	p. 30

ESSENCE

Audi A3 Sportback

35 TFSI S tronic S line - 150 ch

43 030 € / 38 200 €*

ESSENCE

BMW Série 1

120 M Sport - 170 ch

43 100 € / 39 500 €*



C'est dans les vieux pots...

BMW a renouvelé de façon anticipée sa Série 1, après seulement cinq ans de carrière. Cette dernière génération reprend cependant la plateforme de sa devancière, en s'allongeant de 42 mm au passage. Pas de quoi creuser l'écart avec les A3 et Classe A en matière d'habitabilité : nos trois compactes affichent des cotes moyennes pour la catégorie. La BMW hérite même de la cuillère de bois côté coffre, avec seulement 310 dm³ contre 393 pour l'Audi, meilleure du trio en la matière. Dans l'habitacle, la BMW comme la Mercedes arborent de véritables "iPad" en guise de tableau de bord, mais la seconde s'en sort mieux que

la première, avec des menus plus clairs et une plus grande réactivité. Le privilège de l'expérience ? La Classe A étant la doyenne de ce match. De son côté, l'Audi conserve d'utiles boutons pour les commandes essentielles (clim', aides à la conduite).

Trop empressée, la Série 1 !

Direction hyper-incisive, train avant accrocheur : la Série 1 séduit dès le premier virage, d'autant que sa mécanique douce, performante et sobre est au diapason. Mais on déchant vite : la vivacité du moteur engendre des effets de couple dans le volant, tandis que les suspensions mal calibrées perdent

leur latin sur mauvaise route. Enfin, la pédale de frein manque de progressivité. Plus posée, l'A3 présente un meilleur compromis d'amortissement, et sa direction moins caricaturale autorise une conduite plus détendue. En outre, elle compense son déficit de puissance par une masse plus contenue que ses rivales. Moins agile, la Classe A offre néanmoins un comportement équilibré et une excellente filtration des inégalités. Mais sa mécanique apparaît un peu "tendre" (chevaux timorés, boîte lente). Nos adversaires ne se départageant pas par leur rapport prix/équipement, la Classe A remporte une courte victoire grâce à sa belle homogénéité. ■

Volume : 393 dm³ ■

Les assises arrière sont très ergonomiques sur l'A3, mais les rangements font défaut. Le coffre, plutôt spacieux, bénéficie d'un plancher mobile.

Volume : 310 dm³ ■

Le dossier de la banquette est trop vertical, et le coffre manque de volume du fait d'un plancher trop haut.

Volume : 348 dm³ ■

Dossier vertical, assises fermes : les passagers sont peu choyés ! Le volume de coffre est moyen, mais la banquette 40/20/40 est livrée de série.

ESSENCE

Mercedes Classe A

200 AMG Line - 163 ch

43 750 € / 41 100 €*



PHOTOS: A. SAUNIER



Audi A3 Sportback

La planche de bord affiche une belle finition et conserve de très utiles boutons. Mais l'écran tactile est peu réactif.



BMW Série 1

Grande dalle numérique impressionnante, mais manquant de fluidité et de lisibilité. Matériaux pas tous bien assortis.



Mercedes Classe A

La Classe A dispose d'interfaces riches, mais claires et plutôt intuitives. On apprécie également la finition soignée.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)



NOS MESURES

	Audi A3 Sportback	BMW Série 1	Mercedes Classe A
Vitesse maxi	226 km/h ⁽¹⁾	214 km/h	225 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D. A.	30s3	29s3	30s1
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	6s1	5s	6s
Consommation moyenne	6,9 l/100 km	6,2 l/100 km	6,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,6/6,6/7,4 l/100 km	6/5,8/6,8 l/100 km	6,6/6,4/7,8 l/100 km
Poids	1 424 kg	1 476 kg	1 472 kg
Diamètre de braquage	11,1 m	11,7 m	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	64 m	66 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE

	Audi A3 Sportback	BMW Série 1	Mercedes Classe A
Moteur turbo-essence	4 cylindres en ligne, 16S	3 cylindres en ligne, 12S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Alternateur-démarrateur 48 V	Alternateur-démarrateur 48 V	Alternateur-démarrateur 48 V
Cylindrée	1 498 cm ³	1 499 cm ³	1 332 cm ³
Puissance fiscale	8 CV	8 CV	9 CV
Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn	170 ch à 4 700 tr/mn	163 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn	280 Nm à 1 500 tr/mn	270 Nm à 2 000 tr/mn
CO ₂ /Malus	127 g/km/+ 360 €	121 g/km/+ 230 €	133 g/km/+ 818 €
Transmission	Aux roues AV	Aux roues AV	Aux roues AV
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 7 vitesses
Pneus	225/40 R18	225/45 R18	225/45 R18
Réservoir	50 litres	49 litres	43 litres
Dim. L x l x h, en m	4,35 x 1,82 x 1,45	4,37 x 1,80 x 1,46	4,43 x 1,80 x 1,43
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (6)⁽¹⁾ • AFIL • Freinage d'urgence auto. • Isofix AR • Lecture des panneaux • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément : • Aide au démarrage en côte • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 2/3-1/3⁽²⁾ • Bluetooth • Clim' auto. • Frein de stationnement électrique • GPS • Instrumentation numérique • Jantes alu 18" • Palettes au volant • Radio DAB • Rétros rabattables électriquement • Sellerie similicuir partielle • Sièges AV sport • Vitres AV/AR électriques • Volant cuir multifonction.

EN OPTION	Audi A3 Sportback	BMW Série 1	Mercedes Classe A
Clé mains libres	Série	1 850 € ⁽³⁾	1 150 € ⁽³⁾
Clim' auto. bizon	400 € ⁽⁴⁾	560 €	600 €
Mirror Screen	Série	Série	400 €
Régul. adapt./conduite semi-auton.	Série/860 €	850 €/1 650 €	500 €/2 700 €

1. + Airbag genoux sur Classe A. 2. 40/20/40 sur Classe A. 3. Dans un pack. 4. 3 zones.

LES NOTES DU

	Audi A3 Sportback	BMW Série 1	Mercedes Classe A
Comportement routier	16	16	15
Equipements de sécurité	12	12	12
Agrément/performance	13	14	12
Confort/insonorisation	14	14	17
Equipements de confort/garantie	16	16	16
Habitabilité/coffre	11	7	10
Aspects pratiques	13	12	14
Présentation/finition	16	14	17
Consommation	15	17	15
Prix	11	9	10
	2 ^e 137/200	3 ^e 131/200	1 ^{re} 138/200

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.

N° 1918 - 06.06.2025

HYBRIDE DIESEL

Audi A5 Avant

2.0 TDI Hybride S tronic S line - 204 ch

64270 € / 62000 €*


DIESEL

BMW Série 3 Touring

320d xDrive M Sport - 190 ch

62700 € / 58600 €*


Le plaisir avant tout !

La nouvelle Audi A5 Avant peut-elle bousculer ses rivales ? Elle ne manque en tout cas pas d'allure, et ose la sur-rendre d'écrans dans son habitacle (jusqu'à trois !). Reste que les interfaces des autos ici réunies ne sont pas toujours intuitives, réactives ou même lisibles. Et si c'est la Mercedes qui s'en sort le mieux dans ce domaine, elle impose en revanche une position de conduite perfectible (volant ne se rapprochant pas assez du siège). Tout le contraire de la BMW dotée, en prime, d'excellents sièges. Nos trois compétitrices se rejoignent en matière de pingrerie : elles facturent en option la clé mains libres ou la conduite semi-au-

tonome, et même la caméra de recul ou la recharge sans fil du smartphone dans le cas de la Série 3 ! Osé. Dans tous les cas, l'espace est juste moyen à l'arrière, particulièrement au niveau des jambes sur l'A5 et la Série 3.

Compromis quasi idéal pour la BMW

Cette dernière est, en outre, pénalisée par une soute étroite et peu pratique à charger, malgré une lunette arrière ouvrante. C'est la Classe C qui présente le coffre le plus vaste et le plus fonctionnel (tirettes pour rabattre la banquette). L'A5 adopte ici une motorisation hybride diesel plutôt douce (malgré quelques vibrations) qui lui permet de consommer un

peu moins en ville que ses adversaires, qui se contentent, elles, d'un alerno-démarrreur. La BMW se distingue par l'agrément de son ensemble moteur-boîte, alors que le bloc de la Mercedes se fait un peu trop entendre. En outre, sa boîte se montre à la fois peu réactive et pas assez douce. Seule traction du plateau, l'A5 offre un comportement efficace et bien équilibré, malgré une direction avare en sensations. Mais c'est la Série 3 qui domine les débats, avec un compromis confort/tenue de route proche de la perfection et une transmission intégrale pour rouler sereinement par tous les temps, et sans consommer plus. En bonus, c'est la moins coûteuse du lot ! ■



Volume : 490 dm³ ■

La banquette est moelleuse et bien dessinée. Le coffre possède des formes régulières, mais un seuil un peu haut.



Volume : 459 dm³ ■

L'ergonomie de la banquette donne satisfaction, mais l'assise est un peu ferme. Le coffre est entravé par les passages de roue. La lunette arrière s'ouvre séparément.



Volume : 495 dm³ ■

La banquette offre quelques centimètres de plus aux jambes, mais son dossier est trop vertical. Le coffre n'est pas très haut, mais large et bien pensé.

DIESEL

Mercedes Classe C Break

220 d AMG Line - 197 ch

64 400 € / 61 700 €*
PHOTOS: N. SOLER

Audi A5 Avant

Jusqu'à trois écrans (celui face au passager est en option): l'A5 voit grand! Finition léchée, instrumentation chargée.



BMW Série 3 Touring

La Série 3 aussi joue les "iPad" à roulettes... mais ses compteurs manquent de lisibilité. Finition soignée.



Mercedes Classe C Break

La Classe C propose les interfaces les plus intuitives. En revanche, la qualité de certains plastiques déçoit.

■ Très bien ■ Bien ■ Moyen ■ Décevant ■ Mauvais (dans la catégorie)



NOS MESURES	Audi A5 Avant	BMW Série 3 Touring	Mercedes Classe C Break
Vitesse maxi	240 km/h	225 km/h	242 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	30s1	29s7	28s8
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s	6s	5s1
Consommation moyenne	6,1 l/100 km	6 l/100 km	6,1 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,2/6,1/5,9 l/100 km	5,7/5,7/6,7 l/100 km	6/5,6/6,7 l/100 km
Poids	1 957 kg	1 792 kg	1 850 kg
Diamètre de braquage	12,2 m	12 m	11,1 m
Freinage 130 à 0 km/h	66 m	66 m	65 m

LA TECHNIQUE	Audi A5 Avant	BMW Série 3 Touring	Mercedes Classe C Break
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 24 ch	Alternateur-démarrateur 48 V	Alternateur-démarrateur 48 V
Cylindrée	1 968 cm ³	1 995 cm ³	1 993 cm ³
Puissance fiscale	11 CV	10 CV	11 CV
Puissance maxi	204 ch à 3 800 tr/mn	190 ch à 4 000 tr/mn	194 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn	400 Nm à 1 750 tr/mn	440 Nm à 1 800 tr/mn
CO ₂ /Malus	132 g/km/+ 2 905 € ⁽¹⁾	142 g/km/+ 2 771 € ⁽¹⁾	123 g/km/+ 1 820 € ⁽¹⁾
Transmission	Aux roues AV	4x4	Aux roues AR
Boîte	Automatique, 7 vitesses	Automatique, 8 vitesses	Automatique, 9 vitesses
Pneus AV/AR	245/40 R19	225/45 R18/255/40 R18	225/45 R18/255/40 R18
Réservoir	60 litres	59 litres	66 litres
Dim. L x l x h, en m	4,83 x 1,86 x 1,46	4,71 x 1,83 x 1,45	4,80 x 1,82 x 1,46
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Malus écolo + malus au poids.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (6)⁽¹⁾ • Freinage d'urgence auto. • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Régulateur/limiteur de vitesse • Rétroviseur intérieur jour/nuit auto.
Agrément: • Aide au stationnement AV/AR • Clim' auto. trizone⁽²⁾ • GPS • Hayon électrique • Instrumentation numérique • Jantes alliage • Mirror Screen • Palettes au volant • Rétros. rabattables électr. • Sièges AV chauffants • Vitres AV/AR électr. • Volant cuir multifonction.

EN OPTION	Audi A5 Avant	BMW Série 3 Touring	Mercedes Classe C Break
Conduite semi-autonome	6 030 € ⁽³⁾	3 000 € ⁽⁴⁾	2 950 € ⁽³⁾
Chargeur smartphone à induction	Série	1 400 € ⁽⁵⁾	Série
Clé mains libres	2 780 € ⁽³⁾	1 400 € ⁽⁵⁾	650 €
Sièges AV électriques/chauffants	950 €/Série	1 250 €/Série	Série ⁽⁶⁾ /Série

1. + Airbags genoux et central sur Classe C. 2. Bizonne sur A5. 3. Inclus dans un pack d'équipements.

4. Inclut la caméra de recul. 5. Options groupées. 6. Partiellement électriques (réglage en longueur manuel).

LES NOTES DU	Audi A5 Avant	BMW Série 3 Touring	Mercedes Classe C Break
Comportement routier	16	17	15
Équipements de sécurité	11	10	12
Agrément/performances	15	16	14
Confort/insonorisation	14	18	15
Équipements de confort/garantie	15	15	16
Habitabilité/coffre	8	7	10
Aspects pratiques	13	13	15
Présentation/ finition	16	16	14
Consommation	18	18	18
Prix	9	12	9
	3 ^e 135/200	1 ^{re} 142/200	2 ^e 138/200

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et l'éventuel malus écolo.

N° 1918 - 06.06.2025

HYBRIDE DIESEL

Audi Q5


2.0 TDI quattro Hybride S line - 204 ch

69 870 € / 79 700 €*


DIESEL

BMW X3

20d xDrive M Sport - 197 ch

69 700 € / 77 000 €*


Les petits nouveaux trébuchent

Cette troisième génération de Q5 se convertit à l'hybride... sur la pointe des pieds: si cette version TDI peut effectivement rouler en mode électrique, son bloc thermique démarre très vite. Mais il reste discret, au contraire de celui du GLC, un peu trop sonore... en plus de souffrir d'un léger délai à chaque redémarrage. Sur la route, c'est clairement le nouveau X3 qui domine les débats, avec un ensemble moteur-boîte excellent: doux, silencieux, réactif et exempt de vibrations. En plus, c'est le plus sobre des trois! Côté châssis également, le BMW convainc, avec un très bon compromis confort/tenue de route. Pourtant

doté de la suspension pneumatique optionnelle (2 500 €), notre Q5 ne s'est pas montré plus moelleux (même s'il apparaît moins verrouillé côté roulis) ni plus dynamique (au contraire). Le GLC est, lui, à la traîne: suspensions chahutantes, roulis plus marqué, direction précise mais peu informative...

La "Deutsche Qualität" en berne...

La plus grosse déception de ce match? La finition du X3, avec beaucoup de plastiques durs et brillants. En plus, les interfaces du BMW sont complexes et manquent de lisibilité. Un peu mieux présenté, le GLC bénéficie, en outre, de menus plus clairs. Et le Q5?

Côté finition, c'est le meilleur des trois... ce qui ne veut pas dire qu'il est parfait. Et, là encore, les interfaces manquent de simplicité. Nos adversaires ne brillent pas par une habitabilité généreuse aux places arrière, mais le Q5 tente d'excuser le peu d'espace aux jambes par sa banquette coulissante (de série). Il est aussi, avec le X3, celui qui possède les assises les plus ergonomiques. Côté coffre, c'est le GLC qui propose le plus de volume et d'astuces (cagette pliante, tirettes pour rabattre les sièges). C'est aussi lui qui affiche le tarif le moins élevé. Il gagne dans ces domaines les précieux points qui lui valent la victoire.



Volume : 550/635 dm³ ⁽¹⁾ ■
1. Banquette reculée/avancée.

La banquette est moelleuse et bien dessinée, et la seule à coulisser (de série!). L'habitabilité est un peu juste, mais le coffre, correct.



Volume : 570 dm³ ■

Assises confortables et bien creusées à l'arrière du X3... Mais pas de tirettes dans le coffre pour facilement rabattre la banquette.



Volume : 590 dm³ ■

L'assise arrière pourrait être un peu plus longue. Plus gênant : les prises USB à l'arrière sont facturées... 400 €! Coffre pas très haut, mais large et profond.

DIESEL

Mercedes GLC

220 d 4Matic AMG Line - 197 ch

71 850 € / 73 300 €*
PHOTOS: Y. LEFEBVRE

Audi Q5

Le Q5 est le mieux fini des trois, malgré quelques plastiques fragiles (console centrale). Mais les menus sont complexes.



BMW X3

Trop de plastiques durs et brillants à bord du X3, et l'on manque de rangements. Instrumentation peu lisible.



Mercedes GLC

La qualité de certains plastiques déçoit, mais on dispose de vastes rangements et les interfaces du GLC sont intuitives.

NOS MESURES



	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Vitesse maxi	226 km/h ⁽¹⁾	210 km/h	219 km/h ⁽¹⁾
Accélération 1 000 m D. A.	29s4	29s9	30s3
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	5s5	5s8	5s8
Consommation moyenne	6,9 l/100 km	6,3 l/100 km	6,6 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	7/7/6,6 l/100 km	6,2/6/6,7 l/100 km	6,5/6,4/7 l/100 km
Poids	2070 kg	2000 kg	2010 kg
Diamètre de braquage	12 m	12,2 m	11,8 m
Freinage 130 à 0 km/h	64 m	63 m	64 m

1. Donnée constructeur.

LA TECHNIQUE

	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Moteur turbodiesel	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Hybridation	Moteur électrique 24 ch	Alternateur-démarrateur 48 V	Alternateur-démarrateur 48 V
Cylindrée	1 968 cm ³	1 995 cm ³	1 993 cm ³
Puissance fiscale	11 CV	11 CV	11 CV
Puissance maxi	204 ch à 3 800 tr/mn	197 ch à 4 000 tr/mn	197 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn	400 Nm à 1 500 tr/mn	440 Nm à 1 800 tr/mn
CO ₂ /Malus	160 g/km/+ 9 835 € ⁽¹⁾	155 g/km/+ 7 269 € ⁽¹⁾	136 g/km/+ 4 364 € ⁽¹⁾
Transmission	4x4	4x4	4x4
Boîte	Auto., 7 vitesses	Auto., 8 vitesses	Auto., 9 vitesses
Pneus	235/55 R19	245/50 R19	235/55 R19
Réservoir	65 litres	60 litres	62 litres
Dim. L x l x h, en m	4,72 x 1,90 x 1,65	4,76 x 1,92 x 1,66	4,72 x 1,89 x 1,64
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)	2 ans (km illimités)

1. Malus écolo + malus au poids.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL • Airbags (7)⁽¹⁾ • Freinage d'urgence auto. • Phares à leds et essuie-glaces auto. • Pleins phares auto. • Régulateur/limiteur de vitesse.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR • Banquette 40/20/40⁽²⁾ • Bluetooth • Caméra de recul • Chargeur de smartphone par induction • Clim' auto. trizone⁽³⁾ • GPS • Hayon électrique • Instrumentation numérique • Mirror Screen • Palettes au volant • Sièges AV électriques et chauffants⁽⁴⁾ • Stationnement semi-auto. • Vitres AV/AR électriques • Volant cuir multifonction.

EN OPTION

	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Affichage tête haute	3 000 € ⁽⁵⁾	2 600 € ⁽⁶⁾	1 200 €
Clé mains libres	2 850 € ⁽⁷⁾	Série	1 000 €
Conduite semi-autonome	5 350 € ⁽⁸⁾	2 600 € ⁽⁶⁾	2 950 €
Phares adaptatifs matriciels	2 850 € ⁽⁷⁾	600 €	1 650 €

1. + Airbag genoux sur GLC. 2. Coulissante sur Q5. 3. Bizone sur GLC. 4. Partiellement électriques sur GLC. 5. Inclut hi-fi B&O. 6 et 7. Options groupées. 8. Dans un pack.

LES NOTES DU



	Audi Q5	BMW X3	Mercedes GLC
Comportement routier	15	15	15
Equipements de sécurité	11	11	11
Agrément/performance	14	16	14
Confort/insonorisation	16	18	14
Equipements de confort/garantie	15	16	14
Habitabilité/coffre	8	10	12
Aspects pratiques	14	10	16
Présentation/ finition	15	13	15
Consommation	16	18	17
Prix	9	11	13
	3 ^e 133/200	2 ^e 138/200	1 ^{er} 141/200

Le bilan



Les nouveautés peinent à convaincre

Sans jamais éblouir, les trois Mercedes alignées ici – et qui figurent parmi les modèles les plus anciens de notre sélection – offrent une belle synthèse qui leur fait gagner des points et leur vaut deux premières places (Classe A et GLC). BMW signe la troisième victoire avec, là encore, un modèle pas tout récent, la Série 3. Et c'est une autre valeur sûre, l'A3, qui sauve l'honneur d'Audi avec une belle deuxième position. Les dernières nouveautés (Audi A5 Avant et Q5, BMW Série 1 et X3) ne démeritent pas, mais n'impressionnent guère (sauf par leurs tarifs). Tout comme la qualité de finition de l'ensemble de nos rivales du jour, dont aucune n'éblouit.



HYBRIDE ESSENCE

Renault Austral

1.2 E-Tech full hybrid Esprit Alpine - 200 ch

45 900 € / 45 900 €*



RENAULT AFFÛTE SON SUV COMPACT "HAUT DE GAMME"

Le souci du détail

Placé entre le récent Symbioz et le Rafale, l'Austral constitue le cœur de gamme des SUV Renault. Pour qu'il reste dans la course, Renault peaufine son style, ses équipements, mais aussi son niveau de confort.

Après avoir élargi sa gamme électrique avec les R5 et R4 E-Tech, la marque au losange se penche désormais sur la modernisation de ses SUV. Et ils sont nombreux chez Renault ! Avant le restylage de l'Espace, c'est l'Austral qui inaugure le mouvement. Ces évolutions visent à lui permettre de mieux affronter le Peugeot 3008 et le

futur Citroën C5 Aircross, tout en affirmant sa différence face à son nouveau petit frère, le Symbioz, récemment arrivé sur le même segment. Plus imposant que ce dernier (4,53 m de long contre 4,42 m), l'Austral n'est plus désormais proposé qu'avec le puissant ensemble hybride de 200 ch, ce qui accroît la différence de prix entre les deux modèles (à partir de 41 800 € en prix

catalogue pour l'Austral contre 33 800 € pour le Symbioz). Un positionnement plus haut de gamme que viennent confirmer des prestations et un équipement supérieurs, visant une clientèle plus aisée.

Plus agréable à vivre

Le style évolue et, bonne nouvelle, cela se remarque au premier coup d'œil. L'Austral arbore désormais les mêmes codes stylistiques que le Rafale, le fer de lance de la marque. Parmi les principales évolutions, on remarque une calandre redessinée, une nouvelle signature lumineuse, des feux arrière revus ainsi que des jantes inédites. Mention spéciale pour la teinte "Bleu outremer" (option à 800 €) dont était paré notre modèle d'essai. Notez aussi l'arrivée de nouveaux sièges siglés Alpine, de série sur la plus haute des trois finitions disponibles (Evolution, Techno et Esprit Alpine). Ils assurent un excellent

confort et un très bon maintien latéral. Au-delà de sa dotation généreuse, l'habitacle de l'Austral séduit toujours par son ergonomie soignée et son espace intérieur bien pensé, parfaitement adapté aux besoins d'une famille. Pour le reste, Renault a tenu compte des différentes critiques de ses clients au sujet du confort. Les nouvelles suspensions filtrent ainsi parfaitement les aspérités, et l'habitacle apparaît mieux insonorisé, même si la mise en route du moteur thermique à froid se fait encore un peu trop entendre. L'ensemble E-Tech hybride (non rechargeable) de 200 ch offre une excellente polyvalence à l'Austral. En plus de performances très suffisantes, on note que le modèle restylé corrige les petits défauts de l'actuel concernant les à-coups générés par la boîte à crabots. En ville, cette dernière semble moins hésitante et plus fluide que par le passé lors des changements de rapports.

PARLONS BUDGET

Le vrai prix : Renault devant écouler les versions actuelles, l'Austral restylé ne profite pas encore de remises en concession.

L'entretien : tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

L'équipement : en version Esprit Alpine, l'Austral affiche une dotation à faire pâlir bon nombre de SUV premium. Outre les très nombreuses aides à la conduite, cette finition dispose des jantes alu 20", d'un inédit système de reconnaissance du conducteur, du hayon motorisé, etc.



Si l'agrément mécanique de l'Austral monte d'un cran, la mise en route du moteur thermique manque encore de discrétion.



L'Austral assure avec un certain brio son rôle de SUV polyvalent. Les passagers accèdent assez facilement à la banquette, et l'espace aux jambes s'avère convenable.

Nombre de places : 5



Volume : 525/650 dm³ (1)

Le seuil est un peu haut, mais le coffre modulable apparaît suffisamment spacieux pour les familles.



A l'arrière, il faut de la poigne pour faire coulisser la banquette (de série sur Esprit Alpine).

L'ÉQUIPEMENT

De série Sécurité : • ABS + AFU + ESP • Airbags (7) • Conduite semi-autonome • Freinage d'urgence auto. • Phares (à leds avec gestion codes/phares auto.) + essuie-glaces auto. • Surveillance des angles morts latéraux et en marche arrière, etc.

Agrément : • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Clé mains libres • Clim' auto. bizonne • Hayon motorisé • Jantes alu 20" • Ecran tactile avec GPS et Mirror Screen • Sièges AV électriques et chauffants • Vitres AR surteintées • Volant chauffant, etc.

En option Agrément : • Affichage tête haute (800 €) • Hi-fi Harman Kardon (1 000 €) • Toit panoramique (1 000 €) • Quatre roues directrices (1 500 €), etc.



PHOTOS: A. CORTESI

Avec un niveau de confort amélioré, l'Austral se montre plus agréable à conduire. Surtout, la sobriété du moteur hybride continue de séduire, tandis que la transmission s'est améliorée.

A cela s'ajoutent une consommation toujours aussi mesurée, nos premiers relevés indiquant des valeurs quasi similaires aux mesures de notre labo sur la ver-

sion actuelle (6,4 l/100 km en moyenne). Enfin, notre modèle bénéficiait des quatre roues directrices (+ 1 500 €), gage d'agilité sur route sinueuse et de ma-

niabilité en ville. Alors, certes, les tarifs sont en légère progression (+ 500 €) et, en l'absence de remises, l'Austral est loin d'être bon marché, mais ses prestations

revues à la hausse devraient lui permettre de ne pas avoir à craindre une concurrence un peu plus abordable...

SUITE PAGE 34

LES DONNÉES

LES CHIFFRES (données constructeur)

Vitesse maxi	180 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8s4
Consommation cycle mixte	4,7 l/100 km
Poids	1 538 kg

LA TECHNIQUE

Puissance maxi combinée	200 ch
Puissance fiscale	7 CV
CO ₂ /Malus	106 g/km/0 €
Moteur turbo-essence	3 cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance maxi	130 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1 750 tr/mn
Moteurs électriques	2 synchrones à aimants permanents
Puissance maxi	68 + 34 ch
Couple maxi	205 + 50 Nm
Batterie	2 kWh/400 V
Transmission	Aux roues avant
Boîte	Auto., multimode à 5 + 2 rapports
Pneus	235/45 R20
Réservoir	55 litres
Dim. L x l x h, en m	4,53 x 1,83 x 1,64
Durée de garantie	2 ans (km illimités)

À LA LOUPE

Accès à bord	Facilité de contrôle des niveaux
Autonomie	Gabarit
Boîte automatique	Installation des passagers
Bruits aérodynamiques	Protection de la carrosserie
Bruit/vibrations du moteur	Roue de secours (kit de réparation)
Confort des suspensions	Sécurité des enfants
Direction	Souplesse à basse vitesse
Durée de garantie	
Emissions de CO ₂	
Facilité à manœuvrer	

L'ÉVALUATION DANS LA CATÉGORIE

Le Renault Austral 1.2 full hybrid Esprit Alpine (45 900 €, 200 ch) est évalué dans la catégorie des SUV compacts hybrides d'environ 200 ch, qui comprend notamment : Ford Kuga 2.5 Duratec Hybrid FlexiFuel ST Line X (40 100 €, 180 ch), Hyundai Tucson 1.6 Hybrid N Line Creative (40 100 €, 215 ch), Kia Sportage 1.6 T-GDi Hybride GT Line (40 700 €, 210 ch), Nissan Qashqai 1.5 e-Power Tekna+ (43 500 €, 190 ch), etc.

Comportement routier	
Equipements de sécurité	
Agrément/performance	
Confort/insonorisation	
Equipements de confort/garantie	
Habitabilité/coffre	
Aspects pratiques	
Présentation/ finition	
Consommation	
Prix	



POSTE DE CONDUITE



L'une des principales nouveautés de l'Austral restylé concerne l'arrivée d'inédits sièges avant siglés Alpine, en haut de gamme.

Ceux-ci nous ont séduits par leur excellent niveau de confort et l'efficacité du maintien procuré en virage. La visibilité est globalement satisfaisante, bien que les montants imposants puissent parfois gêner en ville.

Réglage des sièges	■
Maintien des sièges	■
Simplicité des commandes	■
Visibilité AV/AR	■/■
Eclairage intérieur	■
Lisibilité des compteurs	■

AIDES À LA CONDUITE



Dès la version de base, l'Austral n'a pas à rougir en matière d'aides à la conduite (aide au stationnement AV/AR et latérale, caméra de recul, régulateur adaptatif...), mais sachez

qu'en finition haute, l'Austral fait le plein d'équipements. Ainsi, notre version Esprit Alpine embarque jusqu'à 32 aides à la conduite. Parmi elles, la conduite semi-autonome de niveau 2 s'est avérée plutôt fluide lors de notre essai. Et la plupart de ces systèmes se désactivent aisément via un bouton situé à gauche du volant.

Freinage automatique	Série
Maintien dans la voie	Série
Régulateur de vitesse adaptatif	Série
Allumage auto. des phares	Série
Passage codes/feux de route	Série
Sortie sécurisée des occupants	Série

ÉCRAN TACTILE



L'écran tactile passe de 9"/23 cm en version de base Evolution à 12"/30 cm dès le deuxième niveau Techno. Véritable référence sur le marché, le système multimédia signé Google séduit par sa réactivité exemplaire et sa facilité d'utilisation.

Facilité d'utilisation	■
Lisibilité	■
Ecran tactile/Mirror Screen	Série/Série
Prix de l'option GPS	Série

BIEN VU

Les aides à la conduite se désactivent facilement grâce à un double clic sur un bouton situé à gauche du volant.

RATÉ

Le coude repose sur la jonction entre le vide-poches central et la console. Gênant lors des longs trajets !



FINITION



On décèle quelques plastiques peu valorisants dans les parties basses et au niveau des habillages des contreportes. Mais, globalement, la planche de bord affiche un niveau de finition exemplaire, à l'image des assemblages et des matériaux flatteurs employés.

Qualité des matériaux	■
Qualité des assemblages	■
Résistance aux rayures	■

CHAUFFAGE/CLIM'

Les commandes de réglage de température sont très accessibles. En revanche, la climatisation trizone ne figure pas au catalogue.

Simplicité des commandes	■
Réglages gauche/droite	Série
Aérateurs arrière	Série
Discretion de la soufflerie	■

SYSTÈME AUDIO

Notre modèle était équipé de la hi-fi Harman Kardon à 12 HP, facturée 1 000 €, soit un surcoût de 200 € par rapport à cette option avant restylage.

Qualité du son	■
Simplicité des commandes	■
Système hi-fi	1 000 €
Bluetooth/USB	Série/Série

RANGEMENTS



La boîte à gants manque toujours de volume, mais on trouve en compensation de nombreux autres espaces de rangement pour caser ses effets personnels. Les vide-poches et les bacs de portière s'avèrent d'ailleurs plutôt généreux.

Taille boîte à gants	■
Taille vide-poches	■
Emplacement charge smartphone	Série
Aumônières/vide-poches AR	Série/Série

Le verdict **Auto Plus**

Une référence !

Au-delà du restylage, l'Austral corrige ses défauts passés en améliorant son confort et l'insonorisation de l'habitacle. La dotation, elle, s'élève à un niveau rare sur ce segment. Mais gare aux options, qui alourdissent vite la note.

LES PLUS
Ergonomie à bord
Conso séduisante
Confort de conduite

LES MOINS
Prix élevé
Options onéreuses

PHOTOS: A. CORTESI



LE NOUVEAU SUV ÉLECTRIQUE DE SKODA AFFRONTÉ SES RIVAUX FRA

Solide comme un

ÉLECTRIQUE

Skoda Elroq

85 Plus - 77 kWh - 286 ch

44 430 € / 37 000 €*



Le vrai prix: une remise de 10 % dès le lancement, voilà qui n'est pas fréquent ! A ce généreux geste de Skoda s'ajoute un bonus de 2 000 à 4 000 € (selon revenus).
L'entretien: préconisé tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

■ Plus compact que l'Enyaq, l'Elroq est le second SUV électrique à rejoindre la gamme Skoda. Ses atouts : une habitabilité généreuse, ainsi qu'une autonomie annoncée de 577 km avec la grosse batterie de 77 kWh utiles. Le tchèque mise également sur un rapport prix/équipement attractif.

ÉLECTRIQUE

Peugeot E-3008

GT - 73 kWh - 210 ch

46 990 € / 41 990 €*



Le vrai prix: l'E-3008 bénéficie de 2 000 € de ristourne chez Peugeot comme du bonus écologique (de 2 000 à 4 000 € selon revenus).
L'entretien: un passage à l'atelier tous les deux ans ou tous les 25 000 km.

■ Cette version 73 kWh/210 ch de l'E-3008, alimentée par une batterie lithium-ion NMC (nickel-manganèse-cobalt), revendique 510 km d'autonomie WLTP. Mais à l'instar de l'Elroq, ce lourd SUV ne dispose pas de pompe à chaleur de série. Attention par ailleurs à son tarif, assez salé...



PHOTOS : A. SAUNIER

ÇAIS...

Elroq !

ÉLECTRIQUE

Renault Scenic E-Tech

Grande Autonomie Techno - 87 kWh - 218 ch

46 990 € / 42 100 €*



Le vrai prix : il est actuellement possible d'obtenir 6 % de remise sur l'achat d'un Scenic E-Tech. Et comme ses rivaux, le français est éligible au bonus écolo.

L'entretien : une visite tous les deux ans ou tous les 30 000 km.

■ Le Scenic E-Tech profite de la plus grosse batterie de ce comparatif (87 kWh de capacité utile). De quoi assurer 625 km d'autonomie, selon le cycle d'homologation WLTP. Son système multimédia évolué ainsi que son châssis dynamique en font également une référence dans la catégorie.

Après l'Enyaq, Skoda remet le couvert avec un SUV électrique moins encombrant et plus accessible financièrement. L'Elroq reprend surtout la technologie de son grand frère, qui a fait ses preuves en matière d'autonomie et d'agrément. De quoi inquiéter les deux seuls représentants français de la catégorie...

Exclusivement décliné en électrique, l'Elroq s'étire sur 4,49 m. Soit 16 cm de moins que l'Enyaq, son frère aîné, dont nous avons essayé la version restylée récemment (voir *Auto Plus* n° 1914). Une longueur comparable à celle du Renault Scenic E-Tech (4,47 m), "mono-énergie" lui aussi, contrairement au Peugeot 3008, dont la version électrique côtoie, au catalogue, une hybride ainsi qu'une hybride rechargeable. Un SUV un peu plus imposant que ses camarades (4,55 m), mais malheureusement moins spacieux. Il lui manque en effet une

bonne dizaine de centimètres, par rapport à ses rivaux du jour – fort généreux en la matière – pour que les passagers puissent étendre les jambes.

Trucs et astuces...

Les espaces de rangement sont également moins nombreux au second rang de l'E-3008. Il faut par exemple se contenter d'un simple filet au dos des sièges avant, quand le Scenic et l'Elroq multiplient les pochettes, dont certaines dimensionnées pour recevoir un smartphone ou un étui à lunettes. Bien vu également chez Renault : >>>



Skoda Elroq

La planche de bord du SUV tchèque ne transpire pas d'originalité... Mais il faut être difficile pour ne pas apprécier les matériaux de belle facture, la précision des ajustages et les innombrables espaces de rangement. Bon point itou pour l'écran de 33 cm, aux graphismes agréables et interfaces à la fois lisibles et intuitives.



Peugeot E-3008

Design "osé" et finition cossue : l'E-3008 flatte le regard. Sa large dalle numérique également. Dommage que le système d'infodivertissement, lui, fasse montre de nombreuses faiblesses (manque de réactivité, carte du GPS datée, accès à certains réglages délicat)...



Renault Scenic E-Tech

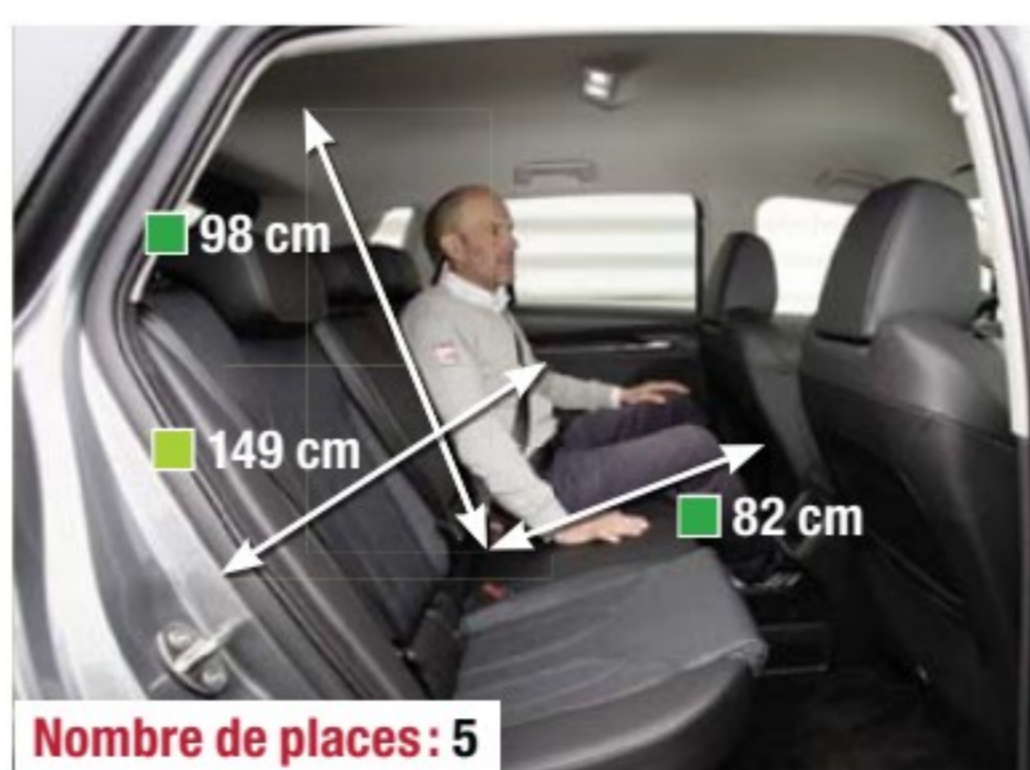
Entre touches classiques positionnées au bas de la console "flottante" et écran tactile géant piloté par Google, l'ergonomie du poste de conduite y trouve son compte. Les espaces de rangement ne manquent pas et la finition comme les matériaux léchés séduisent. Une vraie voiture à vivre...

» une paire de supports pour tablettes, avec les connectiques idoines (USB-A/USB-C) se cache dans l'accoudoir central du second rang. Fêré d'astuces, Skoda n'est pas en reste avec une console centrale de rangements à l'arrière, un filet sous le cache-bagages, un parapluie dissimulé dans la portière du conducteur et un grattoir à givre intégré au hayon. Malin! Enfin, à l'instar

de ses adversaires, l'Elroq dispose d'un fond de coffre compartimenté, conçu pour héberger les câbles de recharge. Une soute à bagages au volume quelconque, hélas : seulement 470 dm³, quand les E-3008 et Scenic culminent respectivement à 520 et 535 dm³. Difficile, cependant, de glisser un objet lourd ou encombrant dans le coffre du second, son seuil surplombant

le plancher d'une quinzaine de centimètres... A bord de l'Elroq, on regrette surtout l'absence de banquette 40/20/40 pour moduler la surface de chargement. Il est en revanche le seul à proposer le réglage de clim' à l'arrière comme la banquette chauffante, moyennant 600 € (pack Hiver). Cela dit, même sans cette option, le dernier-né de Skoda fait déjà forte impression en finition Plus,

avec une collection d'équipements que les gaulois jalouissent amèrement. Airbags latéraux aux places arrière, conduite semi-autonome, phares à leds matriciels, Park Assist et freinage d'urgence automatique en marche arrière : ici, tout est livré de série. Sachant que l'Elroq reste le moins cher de nos compétiteurs (déjà 10% de remise!), la messe est dite pour les français au chapitre "budget".



PHOTOS : A. SAUNIER

Comme souvent chez Skoda, les places arrière sont particulièrement généreuses. L'Elroq se distingue notamment par sa garde au toit "ministérielle" et sa longueur aux jambes de limousine. Pour déménager, en revanche, mieux vaut s'en remettre à ses rivaux français. Le coffre manque en effet de volume et la banquette fractionnable en trois parties figure aux abonnés absents, y compris en option. Cependant, le plancher ajustable est livré de série.



Une bonne dizaine de centimètres font défaut à l'arrière du SUV franc-comtois pour étendre aussi confortablement les jambes que chez Skoda et Renault. En outre, l'assise de la banquette ne soutient pas suffisamment les cuisses. L'E-3008 reprend du poil de la bête côté coffre, avec un volume supérieur à la moyenne, un plancher ajustable (double fond, pratique pour ranger les câbles de recharge), une banquette 40/20/40 et une surface de chargement parfaitement plane.



Largeur aux coudes mise à part, le Scenic présente le même volume habitable que l'Elroq. Plus "creusées", ses assises offrent un meilleur maintien et le large accoudoir central peut, le cas échéant, servir de support pour deux smartphones ou petites tablettes. Belle soute à bagages également, mais il faut des reins solides pour soulever une lourde charge au-dessus du seuil, haut perché. Le plancher ajustable et les bacs pour les câbles sont quant à eux facturés 185 €...

En tenant compte des ristournes de chacun et du bonus, la version 85 Plus plafonne à 37 000 €, bien en deçà des 42 000 € réclamés par Peugeot et Renault.

Chacun son univers

C'est tout à l'honneur de Skoda : "moins cher" ne signifie pas "négligé". Qu'il s'agisse de la qualité des matériaux, du soin apporté aux assemblages ou du moderne

et intuitif système multimédia chipé à Volkswagen, l'Elroq tutoie le sans-faute. Hormis peut-être son combiné d'instrumentation de taille assez réduite et à la lisibilité médiocre. Sa planche de bord manque également d'audace face à celles des E-3008 et Scenic, aux écrans ostentatoires. Esthétiquement léché, le cockpit de l'E-3008 n'est malheureusement pas un modèle d'ergono-

mie, avec sa minicommande de boîte perdue au milieu du tableau de bord, ses réglages de clim' sur l'écran (moins accessibles que chez Skoda) et son système d'infodivertissement trop lent. Plus épuré, mais encore plus "techno" avec sa grande tablette verticale, le Scenic, tout aussi valorisant que ses camarades en matière de finition, conserve quelques boutons physiques sur

la console, pour régler la température notamment. Quant au système R-Link piloté par Google, il reste à nos yeux ce qui se fait de mieux aujourd'hui, aussi bien côté ergonomie que réactivité ou convivialité. Point commun entre les trois dispositifs : la présence d'un planificateur d'itinéraire, auquel Renault et Skoda ajoutent un système de préconditionnement de >>>



PHOTOS: A. SAUNIER

» la batterie afin d'optimiser la recharge. Le Scenic est, en revanche, le seul à se pourvoir de série d'une pompe à chaleur, facturée 800 € chez Peugeot et 1 100 € chez Skoda.

Puissance ou confort ?

D'une capacité de 87 kWh utiles, la batterie de la firme au losange domine largement les débats en matière d'autonomie, avec 510 km en moyenne selon nos mesures contre 470 km dans le camp tchèque (77 kWh) et seulement 420 km à Sochaux (73 kWh). Revers de la médaille, il faut prendre son mal en patience lors des pauses ravitaillement, d'autant que le chargeur rapide de Renault digère au mieux 150 kW en courant continu, contre 160 et 175 kW, respectivement, au crédit des E-3008 et Elroq. Rapide à la borne, ce dernier l'est aussi sur la route avec ses 286 ch et 545 Nm de couple (soit 200 à 245 Nm de plus que ses rivaux !). Vive au décollage et en reprises, la nouveauté de Skoda réussit surtout l'exploit de transmettre toute cette puissance aux seules roues arrière (oui, il s'agit d'une propulsion !) sans problème de motricité. Tenue de route, direction (rayon de braquage de citadine), freinage: le tchèque assure à tous les niveaux. Mais il n'offre pas un compromis agilité/confort aussi abouti que celui du Scenic, plus "léger" que ses camarades... La palme du confort revient néanmoins à l'E-3008, moelleux à souhait, mais pataud dans les virages. Au final, c'est l'Elroq aussi plaisant qu'homogène, et surtout bien moins cher qui remporte le match.



NOS MESURES	Skoda Elroq	Peugeot E-3008	Renault Scenic
Vitesse maxi	182 km/h	171 km/h	172 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	27s6	30s9	30s
Reprises 80 à 120 km/h en Drive	3s8	5s6	4s8
Autonomie électrique moyenne	440 km	400 km	480 km
Route/Autoroute/Ville	490/360/470 km	460/330/420 km	540/390/510 km
Temps de charge Wallbox ⁽¹⁾ /Secteur	58h/11h30	50h/11h30	46h/14h
Sur borne rapide DC ⁽²⁾	28 mn (à 175 kW maxi)	30 mn (à 160 kW maxi)	35 mn (à 150 kW maxi)
Poids	2 104 kg	2 192 kg	1 918 kg
Diamètre de braquage	10 m	11,1 m	11 m
Freinage 130 à 0 km/h	63 m	63 m	67 m

1. 7,4 kW. 2. De 20 à 80 %.

LA TECHNIQUE	Skoda Elroq	Peugeot E-3008	Renault Scenic
Moteur électrique	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à aimants permanents	Synchrone à rotor bobiné
Batterie (capacité utile)	77 kWh	73 kWh	87 kWh
Puissance fiscale	6 CV	7 CV	7 CV
Puissance maxi	286 ch	210 ch	218 ch
Couple maxi	545 Nm	345 Nm	300 Nm
CO ₂ /Bonus (selon revenu fiscal)	0 g/km/- 2 000 à - 4 000 €	0 g/km/- 2 000 à - 4 000 €	0 g/km/- 2 000 à - 4 000 €
Transmission	Aux roues arrière	Aux roues avant	Aux roues avant
Boîte	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport	Automatique, 1 rapport
Pneus	235/55 (AV) & 255/50 R19 (AR)	235/50 R20	205/55 R19
Dim. L x l x h, en m	4,49 x 1,89 x 1,65	4,55 x 1,90 x 1,65	4,47 x 1,87 x 1,57
Durée de garantie	2 ans (km illimités)	8 ans ou 160 000 km ⁽¹⁾	2 ans (km illimités)

1. Sous réserve d'une révision dans le réseau tous les 25 000 km ou tous les deux ans.

L'ÉQUIPEMENT DE SÉRIE ET EN COMMUN

Sécurité: • ABS + AFU + ESP • AFIL active • Airbags (6 sur E-3008, 7 sur Scenic, 8 sur Elroq) • Codes/phares auto. • Freinage d'urgence auto. • Lect. des panneaux • Phares à leds et essuie-gl. auto. • Régul. de vitesse adaptatif • Surv. des angles morts.

Agrément: • Aide au stationnement AV/AR + caméra de recul • Bluetooth + USB • Clé mains libres • Clim' auto. bizona • Ecran tactile • GPS connecté • Hayon électrique • Jantes alu 19" (20" sur E-3008) • Mirror Screen • Vitres AR surteintées, etc.

EN OPTION	Skoda Elroq	Peugeot E-3008	Renault Scenic
Conduite semi-autonome	Série	1 250 € ⁽¹⁾	1 000 € ⁽¹⁾
Phares Matrix adaptatifs	Série	Indisponible	Indisponible
Pompe à chaleur	1 100 €	800 €	Série
Sièges avant chauffants	Série	Série	1 000 € ⁽²⁾

1. Pack avec caméra 360° et alerte de trafic en marche arrière/+ alarme périmétrique sur E-3008/+ assistance au créneau et rétroviseur intérieur par caméra sur Scenic. 2. Pack Hiver, avec volant chauffant et sièges conducteur électrique massant.



LES NOTES DU	Skoda Elroq	Peugeot E-3008	Renault Scenic
Comportement routier	15	14	16
Équipements de sécurité	14	12	12
Agrément/performance	18	13	15
Confort/insonorisation	16	17	17
Équipements de confort/garantie	16	19	17
Habitabilité/coffre	13	11	14
Aspects pratiques	15	14	15
Présentation/ finition	15	17	16
Autonomie	12	10	14
Prix	15	9	8
	1^{er} 149/200	3^e 136/200	2^e 144/200

Le verdict



Victoire : Skoda Elroq

Décevant, l'E-3008 ! Un SUV "ouaté", mais lourd et surtout loin de nos attentes en matière d'autonomie. Tout le contraire du Scenic, aussi dynamique que confortable, et seul ici à parcourir plus de 500 km d'une seule traite. Mais gare au tarif ! De 4 000 à 5 000 € moins cher que les français, mieux équipé, carrément plus tonique et "suffisamment endurant", l'Elroq offre le meilleur compromis. Au prix, hélas, d'un confort plutôt ferme.



J'ADHÈRE AU CLUB ET J'EN PROFITE

**+ DES ENTRÉES GRATUITES
À MES SALONS PRÉFÉRÉS**

**+ L'AIDE D'UN AVOCAT
SPÉCIALISÉ SOUS 24 H**

**+ UN ACCÈS À UN GUIDE
JURIDIQUE EN LIGNE**

**+ DES OFFRES DE RÉDUCTION
AUPRÈS DE PARTENAIRES**

**2€
,67
SEULEMENT*
par mois**



**EN +
EN CADEAU**
un hors-série Vélosorex,
une passion française
(176 pages, valeur 15.90€)

TOUS NOS PARTENAIRES SUR **CLUB.AUTOPLUS.FR****



ADHÉREZ : par téléphone au **09 69 39 69 50** (n° non surtaxé), ou en renvoyant le bulletin ci-dessous,
OU SUR **WWW.KIOSQUEMAG.COM/ABONNEMENT/CLUB-AUTO-PLUS**

BULLETIN D'ADHÉSION à compléter et à retourner au CLUB AUTO PLUS 59898 Lille Cedex 9

Je souscris au Club Auto Plus*

- ☐ Je choisis l'offre classique : adhésion pour un an. Je règle 32€ (1)
☐ Je choisis l'offre liberté : adhésion pour 2,67€ par mois par prélèvement (tarif valable 1 an) (2)

Je choisis mon mode de règlement

- ☐ Par chèque à l'ordre du Club Auto Plus
☐ Par **prélèvement automatique**. Je complète l'IBAN présent sur mon RIB, que je n'oublie pas de joindre.

Vous souhaitez régler par **carte bancaire** ? C'est SIMPLE > **Rendez-vous sur www.kiosquemag.com**

**MANDAT DE
PRÉLÈVEMENT**

IBAN

Je complète mes coordonnées

Nom** : Prénom** :

Adresse** :

Complément d'adresse (résidence, lieu dit, bâtiment...) :

Code postal** : Ville** :

Tél. (de préférence portable) : (Pour vous envoyer un SMS en cas de problème de livraison)

E-mail :

(Pour gérer votre adhésion, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs)

#M047 #D1557149

Dater et signer obligatoirement

À :

Date : / /

Signature :

Les tarifs indiqués sont garantis un an. Vous autorisez ERAS, société éditrice du Club Auto Plus à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'ERAS. Créancier : ERAS - 40, avenue Aristide Briand 92220 Bagneux - France - Identifiant du créancier : FR77ZZZ 434057. * Le prix de référence se compose d'une offre d'adhésion + un cadeau (dans la limite des stocks disponibles). ** À remplir obligatoirement. Offre réservée aux nouveaux adhérents valable jusqu'au 31 août 2025. DOM-TOM nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L121-21 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception de votre carte Adhérent en notifiant votre décision à notre service Adhérent. Les coûts de renvoi sont à votre charge. Traitement informatique des informations recueillies à partir de ce formulaire fondé sur l'exécution d'un contrat d'adhésion au Club Auto Plus et sur votre consentement, destiné à ERAS en sa qualité de responsable de traitement. Les finalités poursuivies sont la souscription à une adhésion au Club Auto Plus. Les données personnelles sont conservées jusqu'à votre demande de suppression. Conformément à la loi Informatique et Libertés n°78-17 modifiée, vous disposez notamment des droits d'accès, rectification, effacement, limitation de vos données. Vous pouvez, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement de vos données. Pour en savoir plus, veuillez consulter notre Politique de confidentialité. Pour exercer vos droits, écrivez à dpd@renewworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - <https://www.cnil.fr/fr> *** Le nombre et la liste de nos partenaires peuvent évoluer au fil du temps, consultez notre site internet.





Le nouvel Alfa Romeo Junior

ÉLECTRIQUE

Elettrica Speciale

51 kWh - 156 ch - 325 km⁽¹⁾40 500 € / 35 100 €*

Cette semaine, nous avons confié l'Alfa Romeo Junior électrique à trois propriétaires de véhicules équivalents. Ameer, Léna et Hugo nous livrent leurs impressions.

**AMEUR** Commercial, Massy (91)

Il possède un **Peugeot E-2008**
51 kWh Allure
40 000 € - 156 ch - 335 km⁽¹⁾



Ce Junior est beau, mais pas du tout pratique !

Le design



Avec cette calandre, on sait que c'est une Alfa Romeo ! Les phares et les leds de jour sont stylés. L'esprit global est d'ailleurs plus sportif que celui de l'E-2008. La poignée de porte arrière, dissimulée dans le montant, épure la ligne. Sympa ! Tout comme l'original bandeau des feux arrière.

La vie à bord



J'ai remarqué que le gabarit était compact (4,18 m). Hélas, cela influe directement sur le volume du coffre. Pire, je ne vois pas comment je pourrais installer le siège de mon enfant à l'arrière ! En revanche, je suis assis confortablement au volant. Le siège sport (option) cale idéalement le corps. Le volant a du cachet et je vois bien mieux le compteur que dans l'E-2008. L'image de l'écran multimédia est aussi plus sympa. Les touches d'Alcantara et les surpiqures rouges réchauffent

l'ambiance, mais je note le décalage avec les contre-portes ultra-basiques (photo) !



Au volant



Parlons avant tout de l'autonomie. Déjà, ce Junior ne fait pas mieux que l'E-2008... Et d'expérience, elle chute bien trop vite sur autoroute ou par temps froid ! Cela dit, je relève un comportement plus dynamique. Le Junior est donc plus fun à conduire. Le (bon) silence à bord est, lui, similaire. Mais bien que le moteur soit commun aux deux autos, je le trouve un peu moins vif ici, autant en mode Eco que Sport.

**LÉNA** Technico-commerciale, La Norville (91)

Elle possède un **Hyundai Kona**
Electric 48 kWh Premium
39 850 € - 156 ch - 315 km⁽¹⁾



Je ne suis sûrement pas dans la cible du Junior

Le design



Chargé, voire ostentatoire, l'avant n'a pas l'esprit futuriste d'une voiture électrique. Le profil sobre et arrondi me convient davantage. Je préfère toutefois le dessin marqué de l'arrière, avec le bandeau de feux noir et le logo Alfa Romeo, très classe.

La vie à bord



L'ambiance clinquante correspond bien au style de l'avant de ce Junior. Trop d'angles et de surfaces brillantes habillent sa planche de bord. Le côté zen de l'électrique n'y est donc pas. Et pour moi qui suis souvent sur



la route, je n'ai pas assez de rangements sous la main. Notez aussi la position basse de l'écran tactile, qui m'oblige à quitter la route des yeux (photo). Un autre défaut : l'habitacle très sombre, surtout à l'arrière, a de quoi faire fuir les claustrophobes ! Et même le coffre est trop petit pour améliorer le bilan...

Au volant



Les chiffres d'autonomie annoncés sont assez proches de ceux du Kona. C'est-à-dire pas tout à fait satisfaisants, selon le type de parcours. Mais concernant la conduite, la philosophie de ce Junior apporte enfin du bon ! Entendez par là que son comportement sur la route me paraît plus sportif et amusant que celui du Kona. De ce fait, malgré un confort un peu plus ferme ici, le Junior me procure un peu plus de plaisir, et lui donne un léger avantage.

1. Autonomie moyenne, mesure labo Auto Plus.

*Vrai prix d'achat intégrant la remise potentielle et le bonus écolo (montant médian de 3 000 €).

▲ Bien ■ Moyen ▼ Décevant



Du point de vue du design, la face acérée, les ailes galbées et l'originalité de la partie arrière n'ont pas laissé Hugo insensible aux charmes de l'italien. En revanche, sachant que seuls 2 cm en longueur séparent le Junior de sa Megane E-Tech, il juge l'habitabilité des places arrière tout bonnement ridicule.



Selon Léna, l'ambiance à bord ne reflète pas l'image sobre et futuriste qu'elle se fait d'une voiture électrique. Néanmoins, volant en mains, la position basse et le comportement dynamique donnent le point du plaisir de conduite au Junior.



En tant que jeune papa, Ameer trouve qu'il serait compliqué de caser sa poussette dans le coffre. Même constat aux places arrière, où il aurait du mal à installer son siège enfant. En bref, sur le plan pratique, il disqualifie le Junior !



HUGO Chef d'entreprise, Igny (91)

Il possède une **Renault Megane E-Tech Auton. Conf. 60 kWh Techno**
39500 € - 220 ch - 350 km⁽¹⁾



Je lui souhaite bonne chance à ce Junior...

Le design

Le rouge va toujours aussi bien à Alfa Romeo! Bien que la calandre en plastique mat fasse "cheap", les phares acérés et les parties en noir laqué apportent un style sportif. Le profil suit bien cet esprit musclé. Enfin, l'arrière affirme le côté original de ce Junior.

La vie à bord

Le coffre de la Megane E-Tech est déjà limite. Là, c'est encore pire... Et en tenant compte du prix élevé de ce Junior, l'espace riquiqui dédié aux passagers à l'arrière tient de la blague

(photo)! Notez aussi qu'au premier abord, l'ambiance à l'avant est agréable: volant et zones habillées d'Alcantara, buses d'aération éclairées et compteur typé lui confèrent une note chic et sport. Mais en y regardant de plus près, le plastique dur sur les portes et le dessus de la planche de bord est inacceptable à ce niveau de gamme.

Au volant

Vu la promesse du look et de l'ambiance à l'intérieur, la faible puissance du moteur électrique s'ajoute à mes déceptions. Et je confirme que la poussée reste trop linéaire. L'unique degré de régénération manque aussi de force de ralentissement. Un détail important pour moi qui roule dans les bouchons. Reste que je m'attendais à conduire un petit kart. Eh bien, pas du tout! Ce Junior est davantage un SUV confortable et zen.



Le bilan Cher et perfectible, ce petit italien !

La silhouette sculptée du Junior n'aura pas suffi à convaincre nos trois lecteurs. Entre autres griefs – communs avec ceux de la rédaction d'Auto Plus –, l'habitabilité comptée et l'emploi massif de plastiques durs dans l'habitacle passent mal. Surtout au prix auquel s'affiche ce petit SUV italien... Malgré un comportement dynamique agréable, le nouveau venu ne se démarque pas davantage par ses performances. Enfin, l'autonomie du Junior paraît limitée, défaut commun toutefois avec l'E-2008 d'Ameer et le Kona de Léna...



UN PRODUIT À L'ÉPREUVE

Par Vincent Coppin

Clé démontable à poignée rotative WB300 de Formula 1



PHOTOS: Y. LEBEVRE

L'outillage pour changer une roue est de plus en plus rare à bord. Et lorsqu'il est fourni, la clé pour les écrous est souvent trop courte et peu efficace. La croix reste une valeur sûre, mais son encombrement complique son rangement. Démontable, la WB300 se veut logeable, efficace et rapide, pour moins de 13 €. Une promesse ambitieuse : réalité ou argument marketing ?

Comment ça marche ?

La clé WB300 est livrée dans une housse en nylon et se compose de quatre éléments. Un premier axe long de 27,5 cm intègre une poignée rotative et, de l'autre côté, un carré d'entraînement conçu pour recevoir les deux douilles fournies (17/19 mm et

21/23 mm). Il suffit de retourner chaque douille pour passer d'un format à l'autre. Juste au-dessus de la poignée, un trou permet d'insérer le second axe, long de 40 cm, afin de former la croix. Ce dernier est muni d'un embout plat servant de levier pour le retrait des enjoliveurs.

Au final

La poignée rotative est un vrai plus pour aider à la manipulation de la croix. La housse de rangement évite de salir le coffre, l'ensemble inspire confiance. Dommage que le démonte-enjoliveur ne soit pas protégé avec du téflon ou du caoutchouc pour éviter de marquer les jantes et les plastiques. Mais à ce tarif, on valide !



Clé en croix démontable à poignée rotative WB300 Formula 1, 12,99 € dans les centres-autos Feu Vert.

Bien ● ● ● ● Moyen ● ● ● ● Décevant ● ● ● ●



UNE TECHNO EXPLIQUÉE

Par Vincent Desmonts

Le "Fireman Access" des électriques Renault



1

En donnant un accès direct aux cellules de la batterie, le Fireman Access 1 et 2 facilite la lutte contre les incendies de voitures électriques.



2

Fireman Access

Les incendies de voitures électriques induisent un risque d'emballement thermique de la batterie. Mais Renault a trouvé une parade astucieuse.

Comment ça marche ?

Comme toutes les autos, les électriques peuvent prendre feu. Certes, les études tendent à prouver qu'elles brûlent moins souvent que les thermiques. Mais

si cela arrive, le plus gros risque est l'emballement thermique, quand les cellules de la batterie prennent feu les unes après les autres. L'incendie gagne alors en intensité et devient difficile à éteindre. Pour éviter ce phénomène, les électriques Renault sont dotées d'un orifice spécial baptisé "Fireman Access" (accès pompiers, en français), situé sous la banquette

arrière. Lors d'un incendie, cette dernière brûle rapidement, tout comme la trappe thermofusible qui recouvre le Fireman Access. Les pompiers disposent ainsi d'un accès direct à la batterie : ils peuvent y brancher leur lance, de manière à refroidir directement les cellules et éviter tout emballement. Cela réduit d'autant la durée de l'intervention et la quantité d'eau nécessaire.

À l'usage

Il n'est pas rare qu'un incendie de voiture électrique nécessite 40 000 litres d'eau pour être éteint... soit l'équivalent d'une douzaine de camions de pompiers ! Avec le Fireman Access, 2 000 litres suffisent généralement pour en venir à bout. Une technologie vitale que Renault est prêt à partager avec d'autres constructeurs.



Jérôme Fombelle



Vincent Coppin



Soufyane Benhammouda



Vincent Desmonts

PRATIQUE

Moteurs 1.2 PureTech : comment les préserver ?

Equipant des centaines de milliers de voitures depuis 2012, le 1.2 PureTech Peugeot-Citroën est devenu célèbre à cause de sa fragile courroie de distribution. Les modèles concernés étant devenus invendables, mieux vaut savoir comment le faire durer...

Utilisé par de nombreuses Citroën, DS, Opel et Peugeot, ce trois cylindres essence de 1 197 cm³, appelé 1.2 PureTech (code EB2), fut lancé en 2012 en version 82 ch, dans un premier temps sous le nom VTi. Offrant de 68 à 155 ch, il est doté d'un turbo sur ses déclinaisons de 100 ch et plus. Principal problème : sa courroie de distribution, immergée dans l'huile, se dégrade au fur et à mesure de la détérioration du lubrifiant. Elle s'effiloche, ce qui bouche la crépine et provoque l'allumage du témoin d'huile alors que le niveau est bon. A la clé, un kit à remplacer prématurément et un risque de casse moteur (comptez environ 6 000 €) lorsque la pression d'huile devient insuffisante...



Y. LEFEBVRE

avec un nettoyage de la crépine à chaque fois. En parallèle, surveillez attentivement le témoin correspondant. S'il s'allume alors que le niveau d'huile est bon, c'est que la crépine est bouchée, indiquant la dégradation de la courroie. Dans ce cas, rendez-vous au garage avant qu'elle ne casse. A l'inverse, si le niveau est effectivement trop bas, le problème est ailleurs, le déshuileur de vapeur, voire la segmentation, pouvant être en cause.

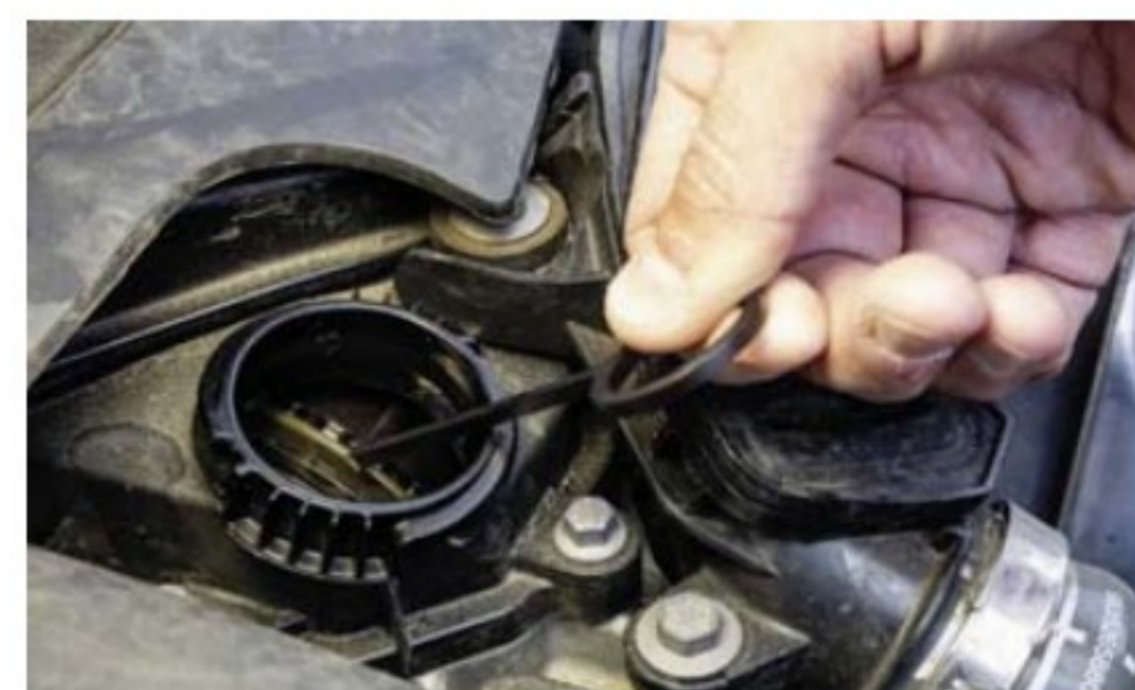
Une courroie sous surveillance

Courant 2020, l'échéance de remplacement de la courroie a été ramenée de 10 ans ou 180 000 km à 6 ans ou 100 000 km, avec un contrôle de celle-ci à chaque opération d'entretien. Une préconisation incontournable pour limiter les risques d'avarie.

Après avoir changé en 2017, la référence de la courroie installée en après-vente a de nouveau évolué en 2022. Encore récente, cette dernière semble mieux tenir la distance que ses devancières. Ce qui n'était pas bien difficile : les anciennes peinaient souvent à dépasser le cap des 70 000 km... A noter, une chaîne équipe les modèles hybrides depuis la rentrée 2023 et les nouveautés thermiques commercialisées après cette date.

Pour déterminer l'état de dégradation de la

courroie, le réseau utilise un outil dédié permettant de contrôler sa largeur. Pour faire simple, la courroie est déclarée à remplacer dès lors qu'elle mesure plus de 16,5 mm de large, contre 16 mm à l'origine. L'outil, vendu entre 6 et 30 €, se trouve aussi bien sur les sites spécialisés (Autodoc, ManoMano...) que chez les poids lourds de la vente en ligne (Amazon, Temu, AliExpress...). Pour l'utiliser, rien de plus simple ! L'ouverture du bouchon de remplissage d'huile, situé au-dessus du moteur, donne accès à ladite courroie. En insérant l'outil à travers l'orifice, on peut contrôler la largeur de la courroie et ainsi déterminer si elle est toujours bonne pour le service. Si la bande de caoutchouc est trop large pour rentrer dans le gabarit, prenez rendez-vous à l'atelier. Et une fois l'outil retiré, n'oubliez pas de refermer le bouchon !



Y. LEFEBVRE



DR

Une vidange régulière impérative

Devant l'ampleur du problème, les marques concernées ont décidé de généraliser les préconisations d'entretien sévères à l'ensemble des voitures effectuant des parcours de moins de 10 km. Dans ce cas, la vidange doit être faite tous les 15 000 km ou tous les ans. Le coût de l'opération étant faible (de 70 à 200 €) par rapport au risque encouru, mieux vaut ne pas dépasser 10 000 km (ou un an) entre deux renouvellements d'huile,

QUELLE PRISE EN CHARGE EN CAS DE PÉPIN ?

■ Depuis le printemps 2024, le groupe Stellantis (ex-PSA) a revu sa politique de prise en charge hors garantie et mis en place un barème généralisé. En cas de problème sur la courroie ou de souci lié à sa

dégradation survenant dans les 10 ans ou 175 000 km suivant la date de première mise en circulation, la couverture mise en place prévoit une prise en charge à 100 %, pièces et main-d'œuvre,

dans la mesure où le diagnostic et la réparation sont réalisés dans le réseau agréé.

■ Pour être éligible, il faut avoir suivi le plan d'entretien chez un professionnel automobile (pas

obligatoirement le réseau Stellantis). Seule contrainte, il faut fournir au minimum les trois dernières factures, avec une tolérance de 3 mois ou 3 000 km sur l'échéancier du constructeur.



LOA/LLD : une bonne affaire en occasion ?

Après avoir convaincu une majorité d'acheteurs de véhicules neufs des avantages de la location, les constructeurs intensifient leur offensive LOA/LLD sur leurs occasions. Au bénéfice de leurs clients ?

Longtemps réfractaires à l'idée de louer une auto neuve, les Français se sont, depuis quelques années, massivement convertis à ce type de formule. Désormais, plus des deux tiers des financements signés par des concessionnaires concernent les LOA et LLD. Derrière ces lettres se cachent, respectivement, la location avec option d'achat et la location longue durée. Le principe de ces deux contrats est le même : l'acquéreur choisit sa voiture, la période durant laquelle il veut l'utiliser (souvent trois ans) et le nombre maximal de kilomètres

qu'il effectuera durant ce laps de temps. A partir de ces données et d'un éventuel apport (ou premier loyer majoré), est alors fixé un loyer mensuel pouvant inclure la garantie, l'entretien et l'assurance tous risques. A l'issue du contrat, dans le cas d'une LOA, l'ex-locataire peut devenir propriétaire de l'auto pour une somme fixée à la signature de la transaction : c'est l'option d'achat.

Gare aux frais supplémentaires

S'il ne le souhaite pas, ou s'il a souscrit une location longue durée, il doit restituer la

voiture au concessionnaire qui l'a livrée. Attention, dans ce cas de figure, un dépassement kilométrique par rapport au contrat, des bosses et rayures, mais aussi, parfois, des pneus usés à plus de 50% seront facturés à l'utilisateur.

De même, une LOA permet de mettre fin au contrat, contre paiement de l'option d'achat, dès le treizième mois. Cette dernière paraît donc plus souple. Généralement, une marque ne laisse pas le choix entre l'une ou l'autre formule : attention à sélectionner son auto en connaissance de cause. Alors, ces formules sont-elles financièrement intéressantes ? Comme dans le cas d'un véhicule neuf, il y a autant de réponses que de propositions.

Pierre Audemar

Bien louer en cinq points

QUEL COUPLE DURÉE/KILOMÉTRAGE CHOISIR ?

Comme pour le neuf, plus la durée de location est longue, moins les loyers sont élevés. Mais, avant d'opter pour un contrat XXL (certains constructeurs proposent jusqu'à 5 ans), il faut être sûr que l'auto correspondra à vos besoins durant cette longue période. Le plus souvent, ce sont les offres sur 36 ou 37 mois qui sont mises en avant et qui correspondent au meilleur compromis. En ce qui concerne le kilométrage, n'hésitez pas à viser un peu plus haut que votre usage habituel. Payer un loyer correspondant à un kilométrage un peu plus élevé sera toujours moins coûteux que de devoir s'acquitter de pénalités (jusqu'à 0,50 €/km !) en fin de contrat.



FAUT-IL UN APPORT ?

Les offres très alléchantes affichées dans les publicités en comportent presque toujours un. Si "avancer" 5 ou 10 % du prix facturé de la voiture n'est pas exagéré, fuyez les offres qui exigent davantage, car cela ne fera presque pas baisser la facture totale pour vous.

SÉDUISANT, LE TOUT INCLUS ?

C'est moins systématique que pour le neuf, mais il est aussi possible de louer une occasion avec une garantie et un contrat d'entretien courant sur toute la durée de la LOA/LLD. Naturellement, le loyer sera alors revu à la hausse par rapport à une offre "nue", mais cette proposition peut être intéressante, car elle permet alors de mensualiser la quasi-totalité du budget automobile. Assurez-vous que le coût mensuel n'est pas démesuré, mais ne faites pas l'impasse sur

l'assurance perte financière : si l'auto est volée ou détruite durant la période de location, votre dette vis-à-vis de l'organisme financier sera automatiquement effacée. Dans certains cas, vous récupérerez même une partie de ce que vous avez versé depuis le début du contrat.

LE PRIX DEMANDÉ EST-IL FERME ?

Parmi les critères qui permettent de déterminer le montant du loyer, le prix de vente est l'un des principaux. Plus celui-ci est bas, moins votre dîme mensuelle sera importante. Dès lors, comme pour un achat "normal", rien ne vous interdit de demander une baisse du prix affiché.

JUGEZ DE LA QUALITÉ D'UNE OFFRE EN 2 MINUTES

Une fois le prix négocié et le montant des loyers calculés, il vous reste à vous assurer que le coût global de l'opération restera raisonnable. Pour cela, multipliez le nombre de mois de location par le montant du loyer et ajoutez-y, le cas échéant, celui du premier loyer majoré. Divisez le montant obtenu par le prix de vente de la voiture et multipliez le résultat par 100. Vous obtiendrez ainsi la part de la valeur initiale de l'auto dont il vous faudra vous acquitter durant la période de location. Comparez ensuite ce pourcentage à celui qui correspond à votre situation dans le tableau ci-dessous : s'il est inférieur, c'est une bonne affaire. Dans le cas où le loyer qui vous a été proposé comprend l'extension de garantie, vous pouvez majorer ces pourcentages de 3 points. Idem si l'entretien est inclus.

Age de l'auto au début du contrat	Contrat 24 mois/ 20 000 km	Contrat 36 mois/ 30 000 km	Contrat 48 mois/ 40 000 km
Moins de 1 an	30 %	40 %	50 %
1 à 2 ans	35 %	45 %	55 %
2 à 3 ans	35 %	45 %	60 %
3 à 4 ans	35 %	45 %	60 %
4 à 5 ans	40 %	55 %	65 %
Plus de 5 ans	45 %	60 %	75 %



Pierre Audemar



Pierre-Louis Champeaux



Guillaume Jean

A partir de 188 €/mois

(423 €/mois en neuf)



■ Mini Cooper SE Edition Camden de 2020

Electr. ■ 30 000 km ■ 3 CV ■ 184 ch ■ Autonomie: 185 km ■ Coffre: 200 dm³

■ LOA 36 mois/30 000 km, sans extension de garantie ni contrat d'entretien, sans premier loyer majoré, option d'achat à 12 030 €.

■ Toutes les Mini électriques de précédente génération disponibles à la vente dans le réseau Mini France peuvent profiter de cette offre. Elle s'applique ici à un modèle de juillet 2020, affiché à 17 000 €.

Verdict

Très intéressant

Après trois ans d'utilisation, le cumul des loyers versés atteindra 6 768 €, ce qui représente 40 % du prix de vente initial. C'est donc une excellente affaire, d'autant que l'absence de premier loyer majoré la rend accessible au plus grand nombre.

■ Alfa Romeo Tonale 1.5 Hybrid VGT Ti de 2023

A partir de 223 €/mois

(481 €/mois en neuf)



Essence ■ 28 000 km ■ 10 CV ■ 160 ch ■ 7,4 l/100 km ■ Coffre: 430 dm³

■ LOA 61 mois/50 000 km, avec extension de garantie et contrat d'entretien, premier loyer majoré à 9 797 €, option d'achat à 11 196 €.

■ Baptisée Trust & Go, cette LOA est disponible sur les Alfa Romeo récentes vendues sous le label Spoticar Premium. Le Tonale évalué ici est un exemplaire de janvier 2023, vendu 27 990 €.

Verdict

Trop cher

Après les 61 versements, incluant le premier loyer majoré, le locataire aura déboursé 23 177 €, ce qui représente 83 % du tarif initial. Entre ce coût indécemment élevé et l'apport exigé trop important, cette LOA n'a aucun intérêt.

■ Citroën C4 1.2 PureTech Max Auto. de 2024

A partir de 125 €/mois

(309 €/mois en neuf)



Essence ■ 3 700 km ■ 7 CV ■ 130 ch ■ 6,6 l/100 km ■ Coffre: 380 dm³

■ LOA 50 mois/60 000 km, avec extension de garantie et contrat d'entretien, premier loyer majoré à 7 258 €, option d'achat à 10 368 €.

■ Cette offre, applicable sur nombre de Citroën récentes vendues par le réseau Spoticar, concerne ici un exemplaire mis en circulation en novembre 2024 et affiché à 20 740 €.

Verdict

Trop cher

Au terme du contrat, le montant cumulé des loyers atteindra 13 383 € sans l'option d'achat (soit 65 % du prix de vente): c'est beaucoup trop élevé, même en tenant compte des prestations annexes. Surtout, le montant du premier loyer est rédhibitoire.

■ Dacia Duster 1.5 Blue dCi Extrême de 2022

A partir de 265 €/mois

(273 €/mois en neuf hybride)



Diesel ■ 32 300 km ■ 6 CV ■ 115 ch ■ 6,1 l/100 km ■ Coffre: 479 dm³

■ LOA 49 mois/40 000 km, sans extension de garantie ni contrat d'entretien, premier loyer majoré à 2 000 € (10 %), option d'achat à 9 929 €.

■ L'offre concerne de nombreuses Dacia récentes disponibles dans le réseau ReNew. L'exemplaire concerné est de juin 2022 vendu 19 990 €.

Verdict

Trop cher

Si l'apport est minime, ce n'est pas le cas du coût total de l'opération. Après quatre ans, ce sont ainsi 74 % du prix de vente de départ (14 720 €) qui auront été versés. Prohibitif, d'autant que, pour quelques d'euros de plus, on peut s'offrir le dernier opus de ce SUV.

■ Fiat 500e Icone de 2021

A partir de 109 €/mois

(179 €/mois en neuf)



Electrique ■ 31 400 km ■ 3 CV ■ 118 ch ■ Autonomie: 236 km ■ Coffre: 222 dm³

■ LOA 61 mois/50 000 km, avec extension de garantie et contrat d'entretien, premier loyer majoré à 5 247 € (35 %), option d'achat à 6 746 €.

■ Toutes les 500 électriques disponibles dans le réseau Spoticar, issues de fin de contrat de LOA/LLD sur le neuf, sont éligibles à cette offre. Elle touche ici un exemplaire de juillet 2021 affiché à 14 990 €.

Verdict

Trop cher

A la fin de ce contrat de LOA, 11 787 € auront été déboursés. Cela représente 79 % du prix de vente: un montant beaucoup trop important. D'autant que la majoration du premier loyer sera dissuasive pour beaucoup.

Acheter une voiture d'occasion

A partir de 65 €/mois

(208 €/mois en neuf)



Peugeot E-208 Allure de 2020

Electr. ■ 58500 km ■ 4 CV ■ 136 ch ■ Autonomie : 267 km ■ Coffre : 310 dm³

■ LOA 50 mois/60 000 km, avec extension de garantie et contrat d'entretien, premier loyer majoré à 5 317 € (35 %), option d'achat à 8 355 €.

■ Cette offre peut être choisie sur une large part des Peugeot d'occasion proposées par le réseau Spoticar. Elle s'applique ici sur une auto mise en circulation en septembre 2020, et dont le prix de vente est de 15 190 €.

Verdict

Intéressant

Après 50 mois, le locataire aura déboursé 8 502 €, correspondant à 56 % du prix de vente affiché, avant l'éventuel paiement de l'option d'achat. Si l'important loyer majoré limite l'intérêt de cette offre, le coût total est des plus alléchants.

A. SAUNIER

Opel Astra Hybride Rechargeable GS de 2023

A partir de 182 €/mois

(389 €/mois en neuf)



Hybride rech. ■ 29 100 km ■ 8 CV ■ 180 ch ■ 7,2 l/100 km ■ Coffre : 313 dm³

■ LOA 62 mois/75 000 km, extension de garantie et contrat d'entretien, premier loyer majoré à 8 747 € (35 %), option d'achat à 11 246 €.

■ De nombreuses Opel disponibles dans le réseau Spoticar sont éligibles à cette offre. Le cas présent concerne un exemplaire mis en circulation en décembre 2023 et proposé à 24 990 €.

Verdict

Trop cher

Avant paiement de l'option d'achat, 19 849 € auront été versés, soit 79 % du prix de vente. Avec à la fois un apport et un coût global trop élevés, cette offre est à oublier.

Y. LEFEBVRE

Renault Captur 1.0 TCe Techno de 2023

A partir de 235 €/mois

(265 €/mois en neuf)



Essence ■ 50 000 km ■ 5 CV ■ 90 ch ■ 5,8 l/100 km ■ Coffre : 402/522 dm³

■ LLD 49 mois/40 000 km, extension de garantie, sans contrat d'entretien, premier loyer majoré à 1 830 €.

■ Cette offre, estampillée ReNew, est proposée par le réseau Renault. Des milliers de véhicules actuellement en vente peuvent en bénéficier. Elle concerne ici un modèle de mars 2023 vendu 18 460 €.

Verdict

Trop cher

Une fois n'est pas coutume, l'apport demandé est raisonnable. Mais si l'on ajoute les 48 versements suivants, on obtient un coût total de 13 110 €, soit 71 % du prix initial. C'est beaucoup, d'autant que, pour 30 € de plus par mois, on peut rouler dans le même Captur neuf... et restylé !

N. SOLER

Toyota Yaris 100h France de 2020

A partir de 227 €/mois

(232 €/mois en neuf)



Hybride essence ■ 56 100 km ■ 3 CV ■ 100 ch ■ 5,6 l/100 km ■ Coffre : 290 dm³

■ LOA 36 mois/45 000 km, sans extension de garantie ni contrat d'entretien, premier loyer majoré à 2 397 € (16 %), option d'achat à 7 732 €.

■ Dans le réseau Toyota Occasions, la majeure partie des voitures de la marque ayant moins de 4 ans, quel que soit le modèle, peuvent bénéficier de cette offre. Il s'agit ici d'une auto de juin 2020 affichée 14 980 €.

Verdict

Trop cher

Au terme du contrat, le montant cumulé des loyers atteindra 10 342 €, soit 69 % du prix de cette Yaris. C'est beaucoup trop élevé pour avoir le moindre intérêt.

N. SOLER

Guettez les promos !

■ Depuis quelques années, sous la pression du gouvernement, les constructeurs font le forcing pour convaincre leurs clients de rouler en électrique au travers d'offres attractives de location sur le neuf. Ces derniers mois, de nombreux contrats de LOA/LLD de ces autos sont arrivés à terme.

■ En conséquence, elles se retrouvent massivement sur les parcs de véhicules d'occasion des concessionnaires. La demande en électriques de seconde main étant encore trop faible pour écouler ces milliers de voitures, les constructeurs devraient rapidement proposer des LOA/LLD bien plus alléchantes sur ces occasions ayant souvent peu roulé.

■ C'est d'ailleurs déjà le cas chez Mini et, dans une moindre mesure, chez Peugeot. Le nombre de 500e sur le marché de la seconde main devrait inciter Fiat à faire prochainement de même...



A. SAUNIER

Peugeot 3008

Rime Ayari a beau prendre les problèmes de son 3008 avec pas mal de philosophie, elle n'accepte pas pour autant que Peugeot tente de laisser à sa charge une grosse partie de la facture.



FRANÇOIS MOURA / ALPACA / ANDIA

3 591 € pour remplacer un moteur cassé à 88 500 km !

La rentrée 2022 s'annonce sous de très bons auspices pour Rime Ayari, de Marseille (13). En septembre de cette année-là, notre lectrice prend, en effet, livraison d'un Peugeot 3008 1.5 BlueHDi. Acquis d'occasion, ce SUV a été mis en circulation deux années auparavant. Parmi les points qui ont convaincu Rime de conclure l'affaire, il y a un historique d'entretien parfaitement limpide. D'ailleurs, pendant plus de deux ans et demi, elle n'a absolument rien à reprocher à sa

voiture. Mais, alors que le compteur n'affiche que 88 500 km, ce 3008 tombe soudainement en panne et doit être remorqué chez un concessionnaire de la marque.

Retour rapide

Après plus de deux semaines de recherches, ce dernier fait part à sa cliente d'une très mauvaise nouvelle : le moteur a rendu l'âme ! Lorsque Rime se voit remettre un devis de 13 126 €, elle ne s'affole pas. En effet, son 3008 n'a pas encore 5 ans, il

affiche un kilométrage plutôt modeste et l'entretien a été réalisé en respectant parfaitement les consignes du constructeur. D'ailleurs, Peugeot ne tarde pas à donner son accord pour une prise en charge des réparations. Cependant, cette dernière n'est que partielle. Ainsi, lorsque le concessionnaire recontacte Rime, il lui annonce que 3 591 € restent à acquitter. Notre lectrice, désagréablement surprise, ne comprend pas pourquoi Peugeot ne veut payer que 73 % des frais. **Pierre Audemar**

Notre stratégie de défense

La surprise de Rime face à l'offre de Peugeot est parfaitement compréhensible. En effet, la marque ne peut lui faire aucun reproche quant à la maintenance effectuée sur ce 3008. Et, si l'on se réfère au barème de nos experts, la casse d'un moteur est à l'entière charge d'un constructeur lorsqu'elle concerne un véhicule ayant moins de 5 ans et moins de 100 000 km. Si Peugeot ne revoit pas très rapidement sa position, Rime devra donc poursuivre ses démarches afin d'obtenir gain de cause.

LES AUTRES DOSSIERS DE LA SEMAINE

DS 7 Crossback

Grincement facturé

Mon DS 7 Crossback 1.6 PureTech 180 de 2019 (63 600 km) fait du bruit à l'arrière. Ma concession me dit de remplacer les bras de suspension, opération chiffrée à 658 € et prise en charge à 25 % par DS Automobiles.

Bernard Cassier, 33510 Andernos-les-Bains

NOTRE CONSEIL Ce problème est malheureusement bien connu sur le DS 7 Crossback et trop souvent, comme c'est le cas ici, mal pris en charge par DS Automobiles. En effet, l'âge et le kilométrage de votre SUV justifient une prise en charge à hauteur de 65 %. Exigez sans délai une revalorisation de la participation.

Renault Captur

Voyant coûteux

Malgré le remplissage du réservoir dédié, le voyant d'AdBlue de mon Captur 1.5 Blue dCi 115 de 2020 (31 300 km) ne s'est pas éteint. Il a donc fallu changer la pompe de ce système. Renault a pris en charge la moitié du devis de 1 467 €.

Françoise Boulanger, 39350 Pagney

NOTRE CONSEIL Comme l'indique le barème de nos experts, ce dispositif doit fonctionner durant 250 000 km. En cas de problème, son remplacement doit être entièrement assumé par la marque jusqu'à 5 ans/80 000 km (au premier des deux termes échu). Mettez Renault en demeure de vous rembourser intégralement.

AFFAIRE RÉGLÉE !

Vous avez témoigné dans cette page, et obtenu gain de cause.

Ford a payé 32 % des injecteurs

Retour sur notre n° 1876, dans lequel Frédéric Jeannerod, de Thionville (57), nous faisait part de ses griefs envers Ford. Ce propriétaire d'un Puma 1.0 EcoBoost Flexifuel 125 de 2022 avait dû faire remplacer les injecteurs alors que son véhicule n'avait que 72 000 km. Malgré l'âge et le kilométrage de ce SUV, Ford n'avait accordé à son client qu'un geste de 4 % sur une facture globale de 702 €. Avec l'appui de nos experts, Frédéric vient de remporter une première bataille puisqu'il a obtenu un remboursement supplémentaire de 200 €.



Notre équipe à votre service. Refus de garantie, participation insuffisante, abus d'un SAV, d'un garage... en cas de litige, envoyez un e-mail à : soslitigeoccasion@reworldmedia.com avec votre adresse et votre téléphone.



BIEN CHOISIR UNE...

Peugeot 307 essence (2001-2008) à moins de 4 000 €

Polyvalente et dotée de moteurs essence fiables, la 307 reste digne d'intérêt pour les budgets serrés. Ce numéro à succès de Peugeot se trouve en grand nombre en occasion, bien équipé et à des prix attractifs.

Sortie en 2001, la 307 a rapidement tapé dans l'œil du public, au point de figurer pendant plusieurs années dans le peloton de tête des ventes en France. Produite à plus de 3 millions d'exemplaires, cette compacte doit une partie de son succès à son style inspiré de celui des monospaces. Elle hérite ainsi d'une hauteur supérieure à celle de ses rivales (Renault Megane, Ford Focus, Volkswagen Golf...), ce qui facilite l'accès et la vie à bord. Outre une belle garde au toit, les passagers arrière pro-

fitent aussi d'une banquette large et d'un espace aux jambes correct (même si l'on ne peut pas vraiment les étendre). Les rangements nombreux et le coffre volumineux sont appréciés en usage familial. A l'avant, le grand pare-brise très incliné offre une bonne visibilité. Certes, la présentation du mobilier a pris un coup de vieux. Les 307 sont dépourvues d'un grand écran central, incontournable aujourd'hui sur les voitures modernes. Mais grâce à une ergonomie judicieuse, on bénéficie d'une bonne position de

conduite avec des commandes qui tombent naturellement sous les mains. Et si la finition présente des lacunes sur le premier opus, elle a progressé, grâce à des matériaux de meilleure qualité, sur les modèles restylés produits entre 2005 et 2008. C'est aussi le cas sur la très chic version haut de gamme Féline à l'habitacle entièrement revêtu de cuir (planche de bord, contre-portes et sellerie). Hélas, cette finition est réservée aux puissants moteurs essence (180 ch) et diesel (136 ch), et se fait donc plus rare. Heureusement, les cœurs de gamme Executive et Sport sont déjà correctement équipés, et nombreux autour de 3 500 €.

Fiable et plaisante

Sur le plan mécanique, si les moteurs diesels ont connu des pé-

pins, les essence se montrent, au contraire, beaucoup plus fiables. Hormis l'exclusif 2.0 de 180 ch, rarissime car réservé à quelques initiés, l'offre est assez large. La gamme débute avec le 1.4 de 75 ch, qui s'échange autour de 3 000 € avec 150 000 km. Le 1.4 16V de 90 ch est un peu plus polyvalent et répandu : on trouve des modèles avec peu de kilomètres (100 000 km et moins) dans le budget. Mais c'est avec le 1.6 16V de 110 ch ou mieux encore le gros 2.0 16V de 138 ch (hélas peu répandu), aux performances bien meilleures que l'on peut réellement apprécier les excellentes qualités routières de l'auto. Précis, dynamique et rassurant, son comportement reste très plaisant, notamment sur des routes sinueuses.

Par Charles Thouluc

La première génération ne se distinguait ni par la qualité de ses matériaux, ni par sa finition. A partir de 2005, des progrès sensibles ont été réalisés dans ces domaines.



La garde au toit et la largeur aux coudes généreuses donnent une agréable sensation d'espace. Seule la place aux jambes est assez moyenne. Le coffre, volumineux, est également facile d'accès (large ouverture, seuil pas trop haut...)

Pierre
AudemarPierre-Louis
ChampeauxGuillaume
Jean

Côté équipements

■ Zappez la basique XR, sans clim¹. Un oubli réparé sur la XR Présence, remplacée au restylage de 2005 par la Confort, qui devient l'entrée de gamme. Celle-ci reste assez pingre et peu répandue. Les courantes XS/XT puis Confort Pack font déjà mieux, mais les Premium puis Executive/Sport séduisent davantage avec leurs fonctions automatiques. En haut de gamme, les rares Signature et Griffe sortent le grand jeu : peinture métal, sellerie cuir...

LA DOTATION DE SÉRIE

XR Présence/Confort : • ABS + AFU • Airbags frontaux, latéraux et rideaux • Climatisation manuelle • Vitres AV électriques • Volant réglable en hauteur et en profondeur.

XS/ XT/Confort Pack : • Régulateur/limiteur de vitesse • Radio-CD • Rétroviseurs électriques.

XS Premium/XT Premium/Executive/Sport :

• Antibrouillards • Clim¹ bizona, essuie-glaces et phares automatiques • ESP et jantes alu 16" (sur 2.0).

XSI/Executive Pack/Sport Pack : • Chargeur de CD

• Vitres AR électr. • Rétros rabattables électr. • Volant cuir.

Signature/Griffe : • Aide au stationnement AR • Peinture métal • Phares xénon • Sièges AV chauffants • Sellerie cuir.



PHOTOS : N. SOLER

Côté moteurs

LES CHIFFRES	1.4 - 75 ch	1.4 16V - 90 ch	1.6 16V - 110 ch	2.0 16V - 138 ch
Vitesse maxi	155 km/h	169 km/h	185 km/h	196 km/h
Accélération 1 000 m D. A.	36s4	35s4	32s6	31s
Reprises 80 à 120 km/h en 4^e/5^e	15s3/21s2	13s9/19s7	10s5/16s4	8s9/12s8
Consommation moyenne	7,2 l/100 km	7 l/100 km	8 l/100 km	7,9 l/100 km
Route/Autoroute/Ville	6,3/7,8/7,6 l/100 km	6,5/7/7,6 l/100 km	6,8/8,1/9,1 l/100 km	6,7/7,9/9 l/100 km
Poids	1 167 kg	1 257 kg	1 256 kg	1 290 kg
Freinage 130 à 0 km/h	72 m	76 m	67 m	68 m
Moteur essence	4 cylindres en ligne, 8S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S	4 cylindres en ligne, 16S
Cylindrée	1 360 cm ³	1 360 cm ³	1 587 cm ³	1 997 cm ³
Puissance maxi	75 ch à 5 500 tr/mn	90 ch à 5 250 tr/mn	110 ch à 5 750 tr/mn	138 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	120 Nm à 2 800 tr/mn	133 Nm à 3 250 tr/mn	147 Nm à 3 900 tr/mn	186 Nm à 4 100 tr/mn
CO ₂ /Pastille Crit'Air	159 g/km/3	155 g/km/2 ⁽¹⁾	174 g/km/2 ⁽¹⁾	184 g/km/3
Boîte de vitesses	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports	Manuelle, 5 rapports

Pour 4 000 € maxi, quatre versions essence de 307 sont présentes en occasion. Aux côtés des 1.4 de 75 et 90 ch (16V), on retrouve le 1.6 16V de 110 ch et le 2.0 16V de 138 ch.

1.4 : Peugeot a proposé ce bloc en début de carrière (2001 à 2003), uniquement en finition XR. Ce n'est donc pas le plus répandu dans les annonces. On ne va pas s'en plaindre : cette version n'a aucun intérêt ! Accélération et reprises mollassonnes rendent la conduite ennuyeuse. Et la consommation (7,2 l/100 km de moyenne) déçoit vu les performances.

1.4 16V : lancée fin 2003, cette version plus musclée du 1.4, avec 16V et 15 ch supplémentaires, est plus attractive sur le papier et boit un peu moins. Dommage, au volant, le manque de tonus ne fait pas beaucoup progresser l'agrément. Mais pour la ville, pourquoi pas. On en trouve avec moins de 100 000 km dans le budget.

1.6 16V : plus alerte, cette version se prête davantage à un usage polyvalent. Seule sa consommation plutôt élevée déçoit un peu. Le choix ne manque pas entre 3 500 € et 4 000 €,

permettant d'écarter les autos de 2001-2004. Dans cette tranche de prix, les modèles ont environ 130 000 km.

2.0 16V : ce moteur essence de 138 ch (141 ch à partir de mars 2005, sans réels changements) offre des performances élevées sans que sa consommation ne s'envole. La puissance permet de tirer parti des grandes qualités du châssis. Ce 2.0 est hélas rare dans notre budget et les compteurs frôlent les 200 000 km. A noter, les modèles proposés sont bien équipés.

Côté fiabilité

A surveiller

Direction. Jusqu'en 2005, l'électropompe déficiente rendait la direction dure et bruyante dans les manœuvres. Peugeot a réglé le problème à partir du restylage.

Electronique. Des bugs ont affecté le boîtier habitacle BSI. Peugeot l'a reprogrammé pour supprimer les allumages de voyants intempestifs, les à-coups du moteur et les difficultés de mise en route. Par ailleurs, le Com 2000 (qui comprend les commodos des feux, essuie-glaces...) a causé des pannes jusqu'en 2003.

Joint de culasse. Le 1.6 16V a connu des défaillances à ce niveau jusqu'en 2004.

Pneus. Un mauvais réglage du train avant a entraîné une usure anormale des pneus sur les deux premiers millésimes.

Roulements de roue. A l'arrière, certains se sont montrés bruyants prématurément, parfois dès 70 000 km !

1. Pastille 3 pour les véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 2006.

Nous vous conseillons

Une 1.6 16V 110 ch Executive Pack restylée Suffisamment performante et fiable (à partir de 2005), cette 307

représente un bon choix pour un usage polyvalent. On en trouve dans des finitions bien équipées, type Executive ou Sport avec des kilométrages raisonnables et un entretien suivi.



PEUGEOT



EN VOITURE, LA SÉCURITÉ DES
ENFANTS AVANT TOUT

20 nouveaux sièges auto testés



RALPH WAGNER / ADAC

Comme chaque printemps, les automobile clubs indépendants européens Adac et TCS ont dévoilé les résultats des tests d'une sélection des tout derniers dispositifs de transport pour enfants. Bonne nouvelle : alors que les exigences ont été revues à la hausse, la cuvée est résolument bonne. A une exception près.

Dans le milieu très concurrentiel de la puériculture automobile, les crash-tests bi-annuels de l'Adac (l'Automobile club allemand) et du TCS (Touring Club Suisse) représentent un passage quasi obligé. Les fabricants de sièges auto espèrent ainsi que leur dernier produit sera sélectionné, puis scrutent avec impatience les résultats. Car une bonne notation récompense les efforts de conception fournis durant l'élaboration de chaque modèle. Un enjeu d'autant plus important que l'obtention de ce label de qualité – qui fait référence en Europe en matière de sécurité – a de fortes chances d'influer sur les ventes. Pour un parent à la recherche d'un dispositif pour son petit, qui doit faire face à une pléthore d'offres où le pire côtoie le meilleur, c'est aussi la garantie d'un modèle sûr et conforme aux normes en vigueur.

Des tests toujours plus stricts

Or les automobile clubs européens ont décidé, pour cette année 2025, de sévérer les tests. Les crash-tests latéraux, notamment, ont ainsi été réalisés à une vitesse accrue "afin de simuler les conditions réelles d'un accident", précise le TCS. Les critères d'évaluation tels que ceux ayant trait, en particulier, à l'usage (maniabilité et ergonomie) ont été également renforcés. Par ailleurs, aux contrôles de la teneur en polluant des revêtements en tissu des sièges, ont été ajoutés ceux des matériaux de rembourrage. Ceci

afin de rechercher la présence de polluants environnementaux appelés PFAS (per- et polyfluoroalkylés), des substances chimiques extrêmement persistantes qui s'accumulent dans la nature, et finissent dans la chaîne alimentaire (eau, plantes, animaux...). Ceux-ci sont d'ailleurs surnommés "polluants éternels".

Des résultats en grande majorité positifs...

Malgré ces tests renforcés, dix modèles arborent quatre étoiles, et neuf en affichent trois (dont deux sont des versions sans base). Seul le Braam i-Size de chez Lionelo est déconseillé parce que non fiable (voir encadré ci-contre). Les parents tentés par les tout derniers modèles n'auront ainsi que l'embarras du choix, qu'ils aient besoin d'un siège premier âge, tel que le Sprint de Joie pour les nourrissons de 40 à 75 cm (jusqu'à 15 mois maxi), le Pebble S de Maxi-Cosi ou le Pipa Lite de Nuna jusqu'à 83 cm (18 mois) de préférence avec leur base. Ou d'un dispositif pour un enfant plus âgé, tel le Elm RWF + Alfi Base de chez Thule (de 1 à 4 ans environ), un nouvel arrivant suédois sur ce marché. Celui-ci rafle quatre étoiles avec son "dos à la route" homologué pour les tailles de 67 à 105 cm. Pour les plus grands (de 4 à 10-12 ans), vous pourrez vous tourner vers le Solution G2 de Cybex et l'Axiom 1 de Recaro, qui caracolent en tête dans la catégorie des 100 à 150 cm. Concernant

la tranche des 76 à 125 cm (de 15 mois à 7 ans), on regrette que l'Anoris T2 de Cybex, qui nous avait habitués au podium, ne récolte que trois étoiles pour son "face à la route". Et ce malgré une évaluation en matière de sécurité et une note finale (8/10) parmi les plus élevées de cette sélection. La faute à des "polluants environnementaux" (PFAS) qui viennent plomber la note (2,8/10). Sachez toutefois que le tissu aurait été remplacé depuis les tests.

... et pour toutes les bourses

Certains modèles de sièges auto sont, sans conteste, plus à la mode que d'autres et valent cher. Mais rien ne sert de vouloir

à tout prix celui que l'influenceur Machin-Truc a vanté sur les réseaux sociaux, surtout si vous n'avez pas le budget. Priorité à la sécurité de bébé ! Et pas besoin de dépenser une fortune. Vous pouvez vous équiper pour moins de 200 € avec un modèle de notre sélection. Exemple : Pebble S de Maxi-Cosi (180 €), Turn2Me DLX de Graco (169 €), Kidfix Pro M de Britax Römer (199 €) et i-Trillo FX de Joie (120 €).

C'est la loi et le bon sens

Cela va sans dire, mais c'est mieux de le répéter : en voiture, il est obligatoire de maintenir les enfants dans un dispositif adapté à leur morphologie jusqu'à leurs 10 ans ou 135 cm⁽¹⁾. Le siège "dos à la route" s'impose également au moins jusqu'aux 15 mois de bébé (75 cm). L'idéal étant de le laisser dans cette position le plus longtemps possible.

Pascale Gétin

Le petit dernier de la classe

Jusqu'à 12 ans



LIONELO Braam i-Size

Isofix i-size 40-150 cm



Sécurité	3,6/10	Toxicité	9,0/10
Usage	4,4/10	Prix	245 €
Note: 4/10	● ● ● ● ●		

Les sièges auto de chez Lionelo vous parlent sans doute moins que ceux de Britax Römer, Chicco, Cybex, Joie, Maxi-Cosi ou Nuna. A juste titre, cette marque polonaise de puériculture étant plutôt vendue en ligne. Cependant, sa présence au dernier salon dédié en France pourrait bien changer la donne.

En attendant, hélas pour elle, l'un de ses modèles affiche la plus mauvaise note de la sélection. L'automobile club TCS l'explique par le fait que la partie arrière de la coque s'est détachée lors du crash-test, et que la ceinture a exercé une pression au niveau du cou du mannequin. Un résultat qui étonne peu Marilyne Kairo, de Sécurange (site communautaire spécialisé), interrogée à ce sujet, car, elle en est convaincue, "un siège qui grandit avec l'enfant peut difficilement être sûr à tout âge".

1. Jusqu'à 150 cm (12 ans) dans bon nombre de pays européens, tels que l'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, l'Italie...



Antoine
Jacquot
Expert
automobile
diplômé d'Etat



Docteur
Romaric
Pagnard
Médecin
généraliste



M^e Frank Samson
Avocat au barreau
de Paris, spécialiste
en droit des
infractions routières

Comment sont évalués les nouveaux modèles ?

■ Les sièges sont notés selon cinq critères, dont la sécurité, la praticité (l'usage) et la teneur en polluants.

■ Avec et sans Isofix: les évaluations sont menées ici avec et sans base à ancrage Isofix. La note "Sécurité" peut être parfois meilleure sans le socle, car celui-ci élève le centre de gravité. Mais ne serait-ce que parce que l'installation du siège est plus aisée, la version avec socle, bien que plus chère, reste à privilégier dans la mesure du possible.

■ La norme ECE R129 est celle à laquelle doit répondre le siège neuf que vous achetez. C'est ici la taille de l'enfant qui est prise en compte. Les dispositifs normés ECE R44-04, classés selon le poids de l'enfant, sont interdits à la vente depuis le 1^{er} septembre 2024. Leur utilisation reste cependant autorisée.

Notation : le barème

Excellent:



Très recommandé:



Recommandé:



Déconseillé:



Recalé:



Dos à la route:
obligatoire
jusqu'à 15 mois



Face
à la route

Jusqu'à 15 mois



JOIE Sprint

Isofix i-size 40-75 cm



Sécurité	7,4/10	Toxicité	7/10
Usage	7,4/10	Prix	289 €
Note: 7,4/10			

Jusqu'à 18 mois



MAXI-COSI Pebble S +
FamilyFix S⁽¹⁾

Isofix i-size 40-83 cm



Sécurité	7,6/10	Toxicité	9/10
Usage	7,2/10	Prix	330 €
Note: 7,4/10			

1. Version sans base: sécurité 7,4/10, usage 4,4/10. Prix: 180 €. Verdict: 3 points sur 5.

Jusqu'à 18 mois (suite)



NUNA Pipa Lite + Base Next

Isofix i-size 40-83 cm



Sécurité	6,8/10	Toxicité	9/10
Usage	7,0/10	Prix	440 €
Note: 6,9/10			

AVIONAUT Pixel Pro 2.0 + IQ
Orbit⁽²⁾

Isofix i-size 40-86 cm



Sécurité	7,2/10	Toxicité	9/10
Usage	6,4/10	Prix	529 €
Note: 6,8/10			

Jusqu'à 4 ans



GRACO Turn2Me DLX i-Size
R129

Isofix i-size 40-105 cm



Sécurité	6,8/10	Toxicité	9/10
Usage	5,4/10	Prix	169 €
Note: 6,1/10			

JOIE i-Pivot 360

Isofix i-size 40-105 cm



Sécurité	6,8/10	Toxicité	9/10
Usage	5,4/10	Prix	290 €
Note: 6,1/10			

CHICCO Seat105 i-Size

Isofix i-size 40-105 cm



Sécurité	5,2/10	Toxicité	7/10
Usage	4,6/10	Prix	350 €
Note: 4,9/10			

2. Version sans base: sécurité 7,6/10, usage 2,8/10. Prix: 279 €. Verdict: 3 points sur 5.

De 1 à 4 ans



THULE Elm RWF + Alfi base

Isofix i-size 67-105 cm



Sécurité	6,6/10	Toxicité	9/10
Usage	6,6/10	Prix	720 €
Note: 6,6/10			

MAXI-COSI Pearl S +
FamilyFix S

Isofix i-size 61-105 cm



Sécurité	6,2/10	Toxicité	9/10
Usage	5,2/10	Prix	400 €
Note: 5,7/10			

THULE Elm + Alfi base

Isofix i-size 67-105 cm



Sécurité	5/10	Toxicité	9/10
Usage	6,2/10	Prix	720 €
Note: 5,6/10			

De 15 mois à 7 ans



CYBEX Anoris T2 i-Size

Isofix i-size 76-125 cm



Sécurité	8,4/10	Toxicité	2,8/10
Usage	7,6/10	Prix	800 €
Note: 8/10			

De 15 mois à 12 ans



BRITAX RÖMER Advansafix
Pro

Isofix i-size 76-150 cm



Sécurité	5,8/10	Toxicité	9/10
Usage	5,2/10	Prix	350 €
Note: 5,5/10			

De 15 mois à 12 ans (suite)



De 3 ans et demi à 12 ans



OSANN Flux Isofix

Isofix i-size 76-150 cm



Sécurité	4,6/10	Toxicité	9/10
Usage	4,4/10	Prix	220 €
Note: 4,5/10			

CYBEX Solution G2

Isofix i-size 100-150 cm



Sécurité	6,4/10	Toxicité	9/10
Usage	7,4/10	Prix	200 €
Note: 6,9/10			

RECARO Axion 1

Isofix i-size 100-150 cm



Sécurité	6/10	Toxicité	9/10
Usage	7,6/10	Prix	300 €
Note: 6,8/10			

JOIE i-Trillo FX

Isofix i-size 100-150 cm



Sécurité	6/10	Toxicité	9/10
Usage	6,8/10	Prix	120 €
Note: 6,4/10			

BRITAX RÖMER Kidfix Pro M

Isofix i-size 100-150 cm



Sécurité	4,8/10	Toxicité	8,4/10
Usage	7,2/10	Prix	199 €
Note: 6/10			

PHOTOS: ADAC



24 HEURES DU MANS 2025

Une 93^e édition qui promet

Depuis 2023 et le retour de nombreuses marques prestigieuses dans le championnat du monde d'Endurance (WEC), la mythique épreuve des 24 Heures du Mans connaît un renouveau incroyable. Et cette année encore, les deux tours d'horloge devraient être palpitants tant les prétendants à la victoire sont nombreux et l'issue toujours incertaine...

Ces deux dernières années, l'épreuve mancelle a été riche en émotions fortes tant pour les concurrents que pour le public. Rebondissements en tous genres, changements incessants de leaders, météo capricieuse : on a assisté à chaque fois à un scénario haletant, digne des plus grands blockbusters du cinéma. D'ailleurs, les spectateurs ne s'y sont pas trompés puisqu'ils étaient 325 000 en 2023 et 329 000 en 2024, un record historique. Et il y a fort à parier que cette nouvelle édition, qui se déroulera les 14 et 15 juin prochains, s'inscrira dans la même veine

grâce à des acteurs de haute volée. Dans la catégorie reine Hypercar, huit constructeurs de renom vont s'affronter pour remporter l'une des courses les plus prestigieuses au monde. Alpine, BMW, Cadillac, Ferrari, Peugeot, Porsche, Toyota, rejoints cette année par Aston Martin, se lanceront dans ce défi impitoyable. Ils constitueront un plateau de 21 équipages, complété par les LMP2 et les LMGT3, soit au total 62 voitures sur la grille de départ. Et que vous soyez un fan absolu de l'Endurance ou pas, voici quelques éléments clés pour suivre le plus ardemment possible – sur place ou à la télévision ⁽¹⁾ –

cette 93^e édition, qui est aussi la quatrième manche (sur huit) du championnat du monde d'Endurance 2025.

Un nouveau format de qualifications

Cette année, au Mans, il y aura non pas une mais deux séances d'Hyperpole. Les 21 Hypercars (deux Alpine A424, deux Aston Martin Valkyrie, deux BMW M Hybrid V8, quatre Cadillac V-Series R, trois Ferrari 499P, deux Peugeot 9X8, quatre Porsche 963 et deux Toyota GR010) s'élanceront le mercredi pour 30 minutes d'essais qualificatifs. Les 15 meilleurs accéderont, le jeudi, à l'Hyperpole 1 (durée 20 mn), qui désignera les 10 voitures qui participeront, dans la foulée, à l'Hyperpole 2. Celle-ci durera 15 minutes et déterminera les 10 premiers de la grille. Un système éliminatoire semblable à celui de la Formule 1 (Q1, Q2, Q3). Ce format sera aussi appliqué aux LMP2 et LMGT3.

Au Mans, le spectacle dure 10 jours !



Vendredi 6 et samedi 7 juin

■ Pesage (vérifications techniques et administratives)

Dimanche 8 juin

■ Journée test : essais libres 1 et 2

Mardi 10 juin

■ Séance de dédicaces et visite des stands

Mercredi 11 juin

■ Essais libres 1 (14h-17h)

■ Essais qualificatifs LMP2-LMGT3 (18h45-19h15)

■ Essais qualificatifs Hypercar (19h30-20h00)

■ Essais libres 2 (22h00-00h00)

Jeudi 12 juin

■ Essais libres 3 (14h45-17h45)

■ Hyperpole 1 et 2 des LMP2- LMGT3 (20h00-20h20 et 20h35-20h50)

■ Hyperpole 1 et 2 des Hypercars (21h05-21h25 et 21h40-21h55)

■ Essais libres 4 (23h00-00h00)

Vendredi 13 juin

■ Ouverture de la piste au public (15h00-19h00)

■ Parade des pilotes dans le centre-ville du Mans (16h00-19h00)

Samedi 14 juin

■ Warm up (12h00-12h15)

16h00 : départ de la 93^e édition

Dimanche 15 juin

16h00 : arrivée



A la peine en ce début de saison (14 points au compteur), Porsche aura pour seul objectif de remporter – enfin – sa 20^e victoire au Mans.



En progression constante depuis son arrivée en 2024, BMW bénéficie cette année d'une recrue de choix : l'ex-pilote de F1 Kevin Magnussen.



Des débuts difficiles pour les Aston Martin Valkyrie, mais elles devraient enchanter le public avec le son de leur V12 atmosphérique.



A bord de leur Porsche 911 GT3 R (n° 85 en catégorie LMGT3), les Iron Dames (dont la Française Célia Martin) constitueront le seul équipage 100% féminin.

Autre nouveauté, pour une meilleure compréhension de la course en temps réel, les voitures sont, depuis le début de la saison, équipées, sur leur flanc, d'un panneau lumineux qui indique la catégorie (Hypercar ou LMGT3), sa position, l'énergie restante et la durée de l'arrêt aux stands.

La passe de trois pour Ferrari ?

Pour son retour au plus haut niveau dans la discipline (en 2023) après 50 ans d'absence, la marque italienne avait frappé fort en décrochant la victoire au Mans après une lutte acharnée avec Toyota. Une performance qu'elle réédita en 2024 dans des conditions dantesques. Jamais deux sans trois, dit-on ? Il



L'écurie Alpine a été époustouflante aux 6 Heures de Spa-Francorchamps, menant la vie dure aux Ferrari, avec notamment un magnifique dépassement de la n° 36 à l'entrée du Raidillon.



Malgré du mieux en performance, les Peugeot 9X8 manquent toujours de réussite, mais, qui sait, au Mans, tout peut arriver... La marque de Sochaux y a déjà triomphé trois fois (1992, 1993 et 2009).

se peut que ce soit le cas, car, depuis le début de la saison, Ferrari a dominé les débats en remportant les trois premières épreuves (Qatar, Imola et Spa) et en totalisant 136 points au classement devant Toyota (71 points). Elle sera clairement l'équipe à (a)battre...

Des chances pour Alpine

Avec deux podiums en trois courses (deux fois troisième, à Imola et Spa), la campagne 2025 débute plutôt bien pour l'écurie française, quatrième au championnat derrière Ferrari, Toyota et BMW. En Belgique, le 10 mai dernier, la n° 36 a notamment fait vibrer le public en passant, dès la première heure de course, de la 6^e à la 2^e place, avant au passage et de belle manière la Ferrari n° 51 et menant même la course pendant quelques tours. Voilà de quoi donner quelques espoirs pour ces 24 Heures et faire oublier le cruel double abandon (sur casse moteur) de l'an dernier.

Toujours du côté des tricolores, Peugeot, vainqueur à trois reprises au Mans (en 1992 et 1993 avec la 905, et en 2009 avec la 908) tentera, après deux éditions décevantes (8^e et 12^e en 2023, 11^e et 12^e en 2024), de renouer avec le succès. Mais malgré quelques progrès, la 9X8 n'a pas fait mieux que deux neuvièmes places (Qatar et Imola) et figure au 7^e rang (sur 8) au classement WEC...

Toyota, BMW et Cadillac déterminés

Actuel deuxième au général, le constructeur japonais, champion du monde d'Endurance 2024, entend bien récupérer la couronne mancelle que Ferrari lui subtilise – de peu – depuis deux ans (deux fois deuxième). Du côté de chez BMW, l'arrivée au volant de la n° 15 de l'ex-pilote de Formule 1 Kevin Magnussen semble donner des ailes à l'équipe, qui aimerait bien faire oublier le

fiasco de l'an dernier (sorties de piste, accident...). Quant à Cadillac, les ambitions sont très élevées. La marque débarque avec une petite armada de quatre V-Series R, dont l'une, la n° 38, sera pilotée notamment par Sébastien Bourdais et Jenson Button, multipliant ainsi les chances de victoire ou du moins de podium comme en 2023 (3^e). Il en sera de même pour Porsche, qui alignera quatre 963 avec la ferme intention de décrocher enfin son 20^e sacre dans la Sarthe (ce qui serait un record absolu). Enfin, les deux Aston Martin Valkyrie, seules Hypercars dérivées directement d'un modèle (éponyme) homologué pour la route, devraient susciter l'enthousiasme du public grâce à l'incroyable symphonie de leur V12 atmosphérique de 6,5 litres non hybride. Une énième raison de ne pas rater les 24 Heures du Mans 2025.

LE PROGRAMME DU RALLYE

WRC: rallye de Sardaigne

CANAL+
SPORT

Vendredi 6 juin

9h00	Spéciale 1	15h30	Spéciale 4
10h15	Spéciale 2	16h45	Spéciale 5
11h30	Spéciale 3	18h00	Spéciale 6

Samedi 7 juin

9h00	Spéciale 7	15h00	Spéciale 10
10h15	Spéciale 8	16h15	Spéciale 11
11h30	Spéciale 9	17h30	Spéciale 12

Dimanche 8 juin

7h55	Spéciale 13	10h45	Spéciale 15
9h00	Spéciale 14	13h00	Powerstage



Moteur: 4 cyl. en ligne, tout alu, arbre à cames en tête
Cylindrée: 1 290 cm³
Puissance: 65 ch DIN à 6 000 tr/mn
Vitesse maxi: 147 km/h
Production: 1 649 176 exemplaires (1977-1989),
 1 312 040 berlines
Cote actuelle: 4 000 €

Surtout dans sa robe orange, la frêle 305 dégage un parfum rétro très agréable. Cette version d'avant restylage réserve une conduite peu folichonne, mais offre une ambiance intérieure à la saveur délicieuse.



IL Y A 48 ANS, PEUGEOT LANCE LA BERLINE 305

Une petite familiale bien élégante

Chez Peugeot, on fait dans la continuité. Après un duo 204-304 bien réussi et qui a séduit pas moins de 2,8 millions de clients au total, la marque au lion remet le couvert avec cette 305 d'apparence plus moderne.

Visuellement, cette berline à trois volumes avec coffre classique revendique fortement son statut de nouveauté face à sa devancière, la 304. Lignes fluides, silhouette plus effilée, pare-brise plus incliné. Et, petite coquetterie qui fait toute la saveur de son profil: calandre à inclinaison inversée, comme sur les... BMW! Les formes ne manquent pas d'élégance. Et toute la partie technique est reprise de la berline précédente.

Aimable voyageuse

C'est là que les choses se gâtent. Si la transmission aux roues avant reste un atout, le châssis, hérité de la 204 née douze ans plus tôt, commence à accuser son âge. Les qualités routières sont correctes. Mais pas au top. Menée à des vitesses paisibles, la 305 montre un équilibre neutre. Et son caractère



Les feux à surface rainurée rappellent ceux, striés, antialissure, inaugurés chez Mercedes en 1972 sur les Classe S. Quant au coffre, classique pour cette petite familiale Peugeot, il affiche une contenance de 464 dm³, c'est très bien!

de traction rassure, à juste titre, sous la pluie et sur la neige. Mais dès que le rythme augmente, le train avant non triangulé peine à suivre: paresseux, pas incisif pour deux sous, il semble dépassé. Pourtant, les 65 ch fournis par le quatre cylindres ne sont pas du genre à lui procurer des difficultés insurmontables. Mais c'est déjà un peu trop pour lui. Cette modeste cavalerie sait en tout cas donner le meilleur d'elle-même. Aidé par le poids de seulement 925 kg, ce moteur bien né, et toujours moderne à la fin des années 1970, brille par sa bonne volonté et son fonctionnement enthousiaste à tous les régimes. S'aventurer au-delà de 4 500 tr/mn

ne l'effarouche même pas! Il est bien servi par une boîte à quatre vitesses, dont les trois premiers rapports rapprochés favorisent la nervosité. Ah... si le levier de commande était un peu mieux guidé!

Le confort de suspension apparaît souple, la direction, malgré les roues avant motrices, n'est jamais dure à manier (merci les pneus étroits de seulement 145 de large!) et le freinage avec disque à l'avant s'avère suffisamment puissant. A bord de ce modèle de 1979 en livrée GR de milieu de gamme, les occupants apprécient la généreuse luminosité ambiante mise en valeur par l'absence totale de plastiques noirs! Impensable aujourd'hui.



La planche de bord a l'air un peu "gringalette" aujourd'hui. Son dessin, en fait, ne manque pas d'inspiration ni même d'élégance. Surtout dans cette harmonie bicolore beige et marron qui lui va bien.



Sous le capot, une ancienne – et bonne – connaissance : le 4 cylindres issu des 204. Il demeure, douze ans après sa naissance, le meilleur moteur français : montées en régime légères, fonctionnement harmonieux et sobriété qui fait plaisir !



PHOTOS: E. MONTGOMERY

Une ligne fluide et élégante, tracée en collaboration étroite avec Pininfarina comme c'est courant chez Peugeot depuis la 403 de 1955. Détail séduisant : l'avant à inclinaison inversée, façon BMW, du mordant et de l'allure !

1977, cette année-là



Dernière condamnation à mort effective en France, avant l'abolition de la peine capitale en 1981. Tout premiers balbutiements de la voiture autonome : au Japon, le laboratoire de robotique de Tsukuba réalise un prototype à conduite automatisée. Lecture

optique des bords de la voie sur un circuit fermé et à 30 km/h maxi ! Les anciens connaissent leurs limites...

La planche de bord marron avec quelques touches plus claires s'accorde parfaitement aux contre-portes, également marron, et à la teinte caramel de la sellerie. Une sellerie qui prend le relais de la suspension pour offrir une bonne douceur d'assise.

Aujourd'hui, trouver un si bel exemplaire de 305 est devenu très difficile. Surtout dans cette couleur délicieusement seventies, qui commençait à se raréfier sur les berlines dites "sérieuses" à l'approche des années 1980. Même si l'offre est rare, la cote reste modeste, car les passionnés prêts à découvrir cette auto bourrée de charme et de talent sont encore peu nombreux.



Prolongez le plaisir du rétro avec le magazine **Auto Plus Classiques**, en vente actuellement

A ne pas manquer dans le prochain numéro d'Auto Plus

- **Nouveauté** : à peine lancé, le Citroën C5 Aircross se retrouve face à son grand rival, le Dacia Bigster.
- **Comparatif** : Audi/BMW/Mercedes, 3 matchs pour savoir quel est le meilleur des premium.
- **Occasion** : après le neuf, les offres LLD/LOA gagnent le marché de seconde main. Bonnes affaires en vue ?

En kiosque le vendredi 13 juin



Pour joindre votre correspondant, composez le 01 41 33 suivi de son numéro de poste

Pour lui adresser un mail, tapez l'initiale de son prénom suivie de son nom de famille et accolé à @reworldmedia.com

Rédaction

Directeur de la rédaction

Mathieu Chevalier

Rédacteur en chef

Nicolas Bernard

Assistante de la rédaction

Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints

Actualité : François Tarrain (5200)

Essais : Stéphane Dupré

Technique : Stéphane Julien

Directeur artistique

Cédric Niel (5781)

Secrétaire générale de la rédaction

Laurence Combes

Chefs de service

Occasion, coaches : Pierre-Louis Champeaux (5651)

Photo : Anne Séchet (5222)

Actualité

Chef de rubrique : Saïda Djerrada (5097)

Nouveautés

Chef de rubrique : René Demarets

Rédaction : Agnès Lasbarrères (5109),

Julien Sarboraria

Essais

Rédaction : David Bouillaux (5582),

Clément Raoul-Réa (5780), Charles Thouluc (5588)

Coordination : Christophe Alba (5164)

Mesures : Frédéric Haas (01 69 01 91 97)

Convoyage : Sylvain Cambier (2600),

Stéphanie Cambier, Cédric Collin,

Cédric Cruyppenninck, Jean-François Marais

Magazine experts

Chef de rubrique : Pascale Gétin (5534)

Correspondants particuliers

Antoine Jacquot (expertise), Frank Samson (loi)

Magazine coaches

Chef de rubrique : Jérôme Fombelle (2613)

Sport

Laurent Dupin

Secrétariat de rédaction

1^{re} secrétaire de rédaction : Lydia Mas

Maquette

Chef de studio

Nathalie Barribaud (5018)

Rédacteur-graphiste : Jean-Luc Sala-Martin (5367)

Photo

Chef de service, responsable des photographes

Philippe Tissier/Pilou (5111)

Rédacteur photo : Sébastien Besse (5239)

Photographes : Arnaud Saunier, Nicolas Soler (5139)

Illustrateurs

Cirebox, Christophe Igounet

Attachée de presse

Agnès Lasbarrères (5109)

Ont collaboré à ce numéro

En rédaction : Pierre Audemar, Soufyane Benhammouda, Vincent Desmonts, Guillaume Jean, Nicolas Lourdin, Jean-Rémy Macchia, Thierry Réaumont, François Stagnaro, Antoine Arnoux

En maquette : Patrick Cœur

Autoplus.fr

Responsable audience : Ricardo Trindade

Responsable éditorial : Thibaut Austruy

Hors-série

Rédacteur en chef : Olivier Bernis (5160)

Direction - édition

Co-directeur de la publication : Gautier Normand

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaian

Editeur : Tommaso Albinati

Marketing

Directrice marketing : Sylvie Siguret (5885)

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements et diffusion

Marketing direct

Directrice : Catherine Grimaud

Chef de groupe : Davina Champaigne

Chef de produit : Julie Duarte

Ventes au numéro

Responsable service diffusion : Philippe Merrien

Responsable des ventes : Mélanie Caillé

Publicité commerciale

Directrice générale : Elodie Bretaudeau Fontelles (5634)

Directeur commercial pôle automobile : Franck Graisset

Directrice commerciale adjointe pôle automobile

Anne Buré-Emmel (2921)

Planning : Angélique Consoli (5352),

Stéphanie Guillard (5350)

Trafic : Laurie Bennevent

Marchés directs

Directrice de publicité : Julie Aldabo (5545)

Fabrication

Chef de fabrication : Didier Biron

Finance manager

Editeur Editions Reworld Axel Springer SNC (ERAS)

Siège social : 40, avenue Aristide-Briand,

92220 Bagneux

Co-gérants

Gautier Normand et Patrick Wehrmann

Directeur de la publication

Gautier Normand

Actionnaires principaux

Editions Reworld SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Burda-Druck, France

Numéro ISSN : 0992-8154 –

Commission paritaire : 1029 K 85544 –

Dépôt légal : juin 2025

Tarif d'abonnement légal : 133,99 €

Affichage environnemental

Origine du papier : Belgique

Taux de fibres recyclées : 100 %

Certification : PEFC

Impact sur l'eau : Ptot 0,015 kg/tonne



Président : REWorld MEDIA SA



Président Axel Springer France : Patrick Wehrmann

SERVICE DES ABONNEMENTS

Pour toute question contactez le 01 46 48 48 77 (du lundi au vendredi de 9h00 à 19h00, le samedi de 9h00 à 18h00), prix d'un appel local.

Mail : formulaire sur www.serviceabomag.fr

Courrier : Service abonnement Magazine Auto Plus - 59898 Lille Cedex 9

Guide d'achat *Le prix des voitures neuves*

Les prix catalogue : ce sont les tarifs officiels fournis par les constructeurs. Dans la colonne suivante figure le montant du bonus ou du malus écologique.

Les taux de remise : nous vous fournissons les rabais couramment pratiqués en concession sur tel ou tel modèle. Attention, ces taux de remise sont à dissocier des promotions officielles ponctuelles.

Le barème

Les modèles émettant plus de 112 g/km de CO₂ sont désormais taxés selon un barème qui tient compte des rejets de CO₂ homologués (protocole WLTP). S'y ajoute un "malus au poids", d'un montant allant de 10 à 30 € par kilo à partir de 1 600 kg (poids homologué du véhicule). Une taxe supplémentaire qui épargne les électriques mais touche désormais les hybrides rechargeables. Ceux-ci bénéficient toutefois d'une réduction de 200 kg (si leur autonomie en mode électrique dépasse 50 km en ville) : seuls les kilos à partir de 1 800 kg sont taxés. Le niveau d'équipement et les options (qui ajoutent des kilos) peuvent faire varier le taux d'émission et le malus au poids d'un même véhicule. Côté bonus, la prime n'est octroyée qu'aux électriques facturés 47 000 € maxi (hors options) et obtenant un score environnemental minimal (soit, essentiellement, les modèles produits en Europe). Depuis le 2 décembre 2024, son montant varie de 2 000 à 4 000 €, en fonction du revenu fiscal de référence de l'acheteur. La prime à la conversion a, elle, été supprimée.

BONUS	
Electriques jusqu'à 47000 € avec score environnemental minimum	Montant
Avec un revenu fiscal de référence jusqu'à 16300 €	4000 €
Avec un revenu fiscal de référence compris entre 16301 € et 26200 €	3000 €
Avec un revenu fiscal de référence supérieur à 26200 €	2000 €
NEUTRE	
Thermiques de 1 à 118 g	Montant
Electriques au-delà de 47000 € et/ou n'obtenant pas le score environnemental minimum	0 €
Hybrides rechargeables	0 €

Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
ALFA ROMEO			
Junior (nouveau)			
1.2 Ibrida 136	29500	0	3% FHEV
1.2 Ibrida 136 Techno	32000	0	0% FHEV
Elettrica 156	38500	-3000	6% Elec
Elettrica 156 Techno	41000	-3000	6% Elec
Elettrica 280 Veloce	46900	-3000	6% Elec
Tonale			
1.5 Ibrida 160 Sprint	44000	+360	5% FHEV
1.5 Ibrida 160 Veloce	49500	+360	3% FHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Sprint Q4	53300	+750	6% PHEV
1.3 Ibrida Plug-In 280 Veloce Q4	58800	0	6% PHEV
1.6 Mjet II 130 Sprint	42500	+1372	5% D
Giulia			
2.0T 280 Sprint Q4	58100	+24291	5% E
2.2 Diesel 160 Sprint	50800	+540	5% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	55800	+1761	5% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	61100	+1761	12% D
Stelvio			
2.0T 280 Sprint Q4	63300	+58934	2% E
2.2 Diesel 160 Sprint	55800	+3170	2% D
2.2 Diesel 210 Sprint Q4	60800	+6854	2% D
2.2 Diesel 210 Veloce Q4	66300	+6854	5% D

ALPINE			
A290 (nouvelle)			
180 GT	38700	-3000	0% Elec
180 GT Premium	41900	-3000	0% Elec
220 GT Performance	41700	-3000	0% Elec
220 GTS	44700	-3000	0% Elec
220 Première Edition	46200	-3000	0% Elec

A110			
A110	65000	+3784	1% E
A110 GTS	79500	nc	nc E
A110 R 70	122500	nc	nc E

ASTON MARTIN			
Vantage			
Vantage	199700	+70000	nc E
Vantage Roadster	210800	+70000	nc E
DB12 Coupé	236000	+70000	nc E
DB12 Volante	252100	+70000	nc E
DBX 707	252100	+70000	nc E
Vanquish	389300	+70000	nc E
Valhalla	988300	+70000	nc E

AUDI			
A1 Sportback			
25 TFSI Design	27750	+310	4% E
30 TFSI Design	28750	+330	4% E
30 TFSI S line	31450	+330	6% E
35 TFSI S line S tronic	35300	+650	6% E
35 TFSI S line Plus S tronic	37300	+650	4% E
40 TFSI S line Plus S tronic	39100	+2918	4% E
A1 Allstreet			
30 TFSI	30350	+650	nc E
35 TFSI S tronic	34200	+983	nc E

MALUS			
Emissions de CO ₂	Malus	Emissions de CO ₂	Malus
113 g	50 €	154 g	4026 €
114 g	75 €	155 g	4279 €
115 g	100 €	156 g	4543 €
116 g	125 €	157 g	4818 €
117 g	150 €	158 g	5105 €
118 g	170 €	159 g	5404 €
119 g	190 €	160 g	5715 €
120 g	210 €	161 g	6126 €
121 g	230 €	162 g	6637 €
122 g	240 €	163 g	7248 €
123 g	260 €	164 g	7959 €
124 g	280 €	165 g	8770 €
125 g	310 €	166 g	9681 €
126 g	330 €	167 g	10692 €
127 g	360 €	168 g	11803 €
128 g	400 €	169 g	13014 €
129 g	450 €	170 g	14325 €
130 g	540 €	171 g	15736 €
131 g	650 €	172 g	17247 €
132 g	740 €	173 g	18858 €
133 g	818 €	174 g	20569 €
134 g	898 €	175 g	22380 €
135 g	983 €	176 g	24291 €
136 g	1074 €	177 g	26302 €
137 g	1172 €	178 g	28413 €
138 g	1276 €	179 g	30624 €
139 g	1386 €	180 g	32935 €
140 g	1504 €	181 g	35346 €
141 g	1629 €	182 g	37857 €
142 g	1761 €	183 g	40468 €
143 g	1901 €	184 g	43179 €
144 g	2049 €	185 g	45990 €
145 g	2205 €	186 g	48901 €
146 g	2370 €	187 g	51912 €
147 g	2544 €	188 g	55023 €
148 g	2726 €	189 g	58134 €
149 g	2918 €	190 g	61245 €
150 g	3119 €	191 g	64356 €
151 g	3331 €	192 g	67467 €
152 g	3552 €	193 g et +	70000 €
153 g	3784 €		

Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
Q2			
30 TFSI Design	34800	+898	8% E
35 TFSI Design	36850	+1172	8% E
30 TFSI S line	39250	+1172	5% E
SQ2	58750	+64456	11% E
30 TDI Design	36750	+540	8% D
35 TDI S line S tronic	43900	+1386	5% D
35 TDI S line Plus S tronic	46650	+1386	5% D
A3 Sportback			
30 TFSI Design	34800	+400	6% E
35 TFSI Design	39550	+400	12% E
30 TFSI S line	41730	+240	12% E
30 TFSI Hybride S line	40850	+400	12% E
35 TFSI S line	43030	+230	12% E
35 TFSI Hybride S line	63000	+67567	0% E
RS 3	75600	+60000	0% E
40 TFSI e Design	47900	0	0% PHEV
40 TFSI e S line	51850	0	0% PHEV
45 TFSI e S line	55900	0	0% PHEV
35 TDI Design	40800	+400	6% D
35 TDI S line	45550	+400	12% D
A3 Allstreet			
35 TFSI Design	37800	+650	3% E
35 TFSI Avus	42250	+650	6% E
35 TFSI Hybride Avus	44430	+280	6% E
40 TFSI e Avus	54250	0	5% PHEV
35 TDI Design	42500	+650	3% D
A3 Berline			
30 TFSI Design	35165	+280	5% E
30 TFSI S line	40115	+280	8% E
30 TFSI Hybride S line	42295	+190	8% E
35 TFSI S line	41415	+310	8% E
35 TFSI Hybride S line	43595	+190	8% E
S3	63565	+46090	0% E
RS 3	77000	+60000	0% E
35 TDI Design	41185	+330	5% D
35 TDI S line	46115	+330	8% D
Q3			
35 TFSI Design	40890	+2918	10% E
35 TDI Design	45790	+2451	10% D
40 TDI S line Quattro S tronic	55550	+11031	5% D
Q3 Sportback			
35 TFSI Design	43390	+3119	5% E
35 TDI Design	48290	+2599	5% D
40 TDI S line Quattro S tronic	58050	+13153	6% D
Q4 e-Tron			
45	46990	-3000	5% Elec
55 S line Quattro	70450	0	5% Elec
Q4 Sportback e-Tron			
45	46990	-3000	5% Elec
55 S line Quattro	72480	0	4% Elec
A5 (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	45500	+4819	0% E
2.0 TFSI 150 S line	54670	+4819	4% E

Prix en €	Bonus ^(*) ou malus	Remise possible	Energie
2.0 TFSI 204 S line			
S5	79750	+19139	2% E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	62150	nc	nc PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	69500	nc	nc PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	74150	nc	nc PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	53600	+3735	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	62770	+3735	4% D
A5 Avant (nouvelle)			
2.0 TFSI 150 Design	47000	+5402	0% E
2.0 TFSI 150 S line	56170	+5402	8% E
2.0 TFSI 204 S line	61070	+5634	8% E
S5	61250	+23747	0% E
2.0 e-hybrid 299 Design Quattro	63650	nc	nc PHEV
2.0 e-hybrid 299 S line Quattro	71000	nc	nc PHEV
2.0 e-hybrid 367 S line Quattro	76550	nc	nc PHEV
2.0 TDI Hybride 204 Design	55100	+4060	0% D
2.0 TDI Hybride 204 S line	64270	+4060	8% D
Q5 (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	57550	+6426	0% E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	65950	+6426	0% E
SQ5	69300	+57351	0% E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	61470	+10793	0% D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	69870	+10793	0% D
Q5 Sportback (nouveau)			
2.0 TFSI 204 Hybride Design	59750	+6726	nc E
2.0 TFSI 204 Hybride S line	66150	+6726	nc E
SQ5	101130	+58131	nc E
2.0 TDI 204 Hybride Design Quattro	63670	+10604	nc D
2.0 TDI 204 Hybride S line Quattro	72070	+10604	nc D
Q6 e-tron (nouveau)			
251 Design	72170	0	0% Elec
251 S line	76270	0	7% Elec
Performance S line	81500	0	7% Elec
Quattro S line	87550	0	7% Elec
SQ6	99870	0	2% Elec
Q6 e-tron Sportback (nouveau)			
251 Design	74570	0	6% Elec
251 S line	78670	0	6% Elec
Performance S line	83900	0	6% Elec
Quattro S line	89850	0	6% Elec
SQ6	102270	0	6% Elec
A6 (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	72450	+5600	0% D
e-Hybrid 299 S line Quattro	79000	nc	0% PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	81400	nc	0% PHEV
A6 Avant (nouvelle)			
2.0 TDI 204 Hybride S line	74460	+6275	0% D
e-Hybrid 299 S line Quattro	81000	nc	0% PHEV
e-Hybrid 367 S line Quattro	83400	nc	0% PHEV
A6 e-tron Sportback (nouvelle)			
285 Design	68420	0	6% Elec
285 S line	73310	0	6% Elec
Performance S line	84080	0	6% Elec
Quattro S line	91210	0	6% Elec
S6	105020	0	6% Elec
A6 e-tron Avant (nouvelle)			
285 Design	67920	0	6% Elec
285 S line	74810	0	4% Elec
Performance S line	85590	0	4% Elec
Quattro S line	92710	0	4% Elec
S6	106520	0	4% Elec
e-Tron GT			
S03	119000	0	nc Elec
S	137550	0	1% Elec
RS	161800	0	0% Elec
RS Performance	174550	0	3% Elec
Q7			
SQ7	133130	+70000	0% E
3.0 TFSI e 394 S line	97170	+12800	6% PHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	110320	+12800	6% PHEV
Compétition	105400	+12800	9% PHEV
Q8			
SQ8	137720	+70000	6% E
RS Performance	191550	+70000	6% E
3.0 TFSI e 394 S line	106990	+13700	7% PHEV
3.0 TFSI e 394 Avus	116980	+13700	7% PHEV
Compétition	115280	nc	8% PHEV
A8			
S8	170967	70000	8% E
60 TFSI e Design	136740	nc	nc PHEV
50 TDI Design	118185	nc	nc D

BENTLEY			
Flying Spur V8	212773	+70000	nc E
Flying Spur Speed	260975	+70000	nc E
Flying Spur Mulliner W12	301412	+70000	0% E
Flying Spur Hybrid	219128	+14150	nc PHEV
Continental GT V8	228992	+70000	0% E
Continental GT S	263650	+70000	nc E
Continental GT Speed	262454	+70000	nc E
Continental GT Mulliner W12	320198	+70000	nc E
Continental GTC	249681	+70000	nc E
Continental GTC S	279673	+70000	nc E
Continental GTC Speed	310689	+70000	nc E
Continental GTC Mulliner W12	352185	+70000	nc E
Bentayga V8	206538	+70000	0% E
Bentayga S V8	238790	+70000	nc E
Bentayga Hybrid	208538	+14300	nc PHEV
BMW			
Série 1 (nouvelle)			
116	34950	+983	9% E
116 M Sport Design	36250	+983	7% E

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
1.2 Eco-G 140 Expression	28500	nc	0%	GPL
1.2 Eco-G 140 Extreme	28500	nc	0%	GPL
1.2 Eco-G 140 Journey	28300	nc	0%	GPL
DS AUTOMOBILES				
DS 3				
1.2 Hybride 145 Pallas	36150	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Cuir Nappa	36850	0	4%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile	30200	0	nc	FHEV
E-Tense 156 Pallas	42300	-3000	nc	Elec
E-Tense 156 Edition France	43000	-3000	nc	Elec
DS 4				
1.2 Hybride 145 Pallas	41000	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Alcantara	45300	+125	15%	FHEV
1.2 Hybride 145 Etoile - Cuir Nappa	47800	+125	15%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Alcantara	61000	0	10%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Etoile - Cuir Nappa	53500	0	10%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	40450	+1172	26%	D
1.5 BlueHDi 130 Etoile - Alcantara	44750	+1172	17%	D
DS 7				
Plug-In Hybrid 225 Pallas	58510	0	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 225 Edition France	59510	nc	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Pallas AWD	65010	nc	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Edition France AWD	65710	nc	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 300 Etoile AWD	70280	+360	11%	FHEV
Plug-In Hybrid 360 Performance AWD	76080	+850	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Pallas	61250	+205	28%	D
1.5 BlueHDi 130 Edition France	61950	nc	nc	D
N°8 (nouveau)				
FWD 230 Pallas	59200	0	0%	Elec
FWD 230 Etoile	66400	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Pallas	63300	0	0%	Elec
FWD Long Range 245 Etoile	70900	0	0%	Elec
AWD Long Range 350 Etoile	74600	0	0%	Elec
FERRARI				
Roma	248524	+70 000	nc	E
12Cilindri	387751	+70 000	nc	E
12Cilindri Spider	427058	+70 000	nc	E
296 GTB	315377	+2 049	nc	FHEV
296 GTS	423514	+2 726	nc	FHEV
SF90 Stradale	770000	+18 858	nc	FHEV
SF90 Spider	485714	+4 818	nc	FHEV
F80	3800000	+70 000	nc	FHEV
Purosangue	384229	+70 000	nc	E
FIAT				
Panda Classic				
1.0 70 BSG Hybrid City	15900	+50	7%	E
1.0 70 BSG Hybrid Pandina	18300	+125	7%	E
500e				
23,8 kWh (RED)	30400	-3000	12%	Elec
23,8 kWh La Prima	34400	-3000	7%	Elec
42 kWh La Prima	37900	-3000	7%	Elec
42 kWh Giorgio Armani Collector's Edition	41500	-3000	11%	Elec
Abarth	32608	-3000	9%	Elec
Abarth Pack	38900	-3000	9%	Elec
500e 3+1				
23,8 kWh (RED)	32400	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	35900	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	39900	-3000	7%	Elec
500e Cabriolet				
23,8 kWh (RED)	33800	-3000	nc	Elec
42 kWh (RED)	37300	-3000	nc	Elec
42 kWh La Prima	41300	-3000	7%	Elec
Abarth Pack	42300	-3000	12%	Elec
Abarth Turismo	44300	-3000	5%	Elec
Grande Panda (nouvelle)				
1.2 Hybrid Turbo 110 Pop	18900	nc	nc	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 Icone	20900	nc	nc	FHEV
Electrique 113 (RED)	24900	-3000	8%	Elec
Electrique 113 La Prima	27900	-3000	8%	Elec
600				
1.2 Hybrid Turbo 110	25200	0	4%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 110 La Prima	30200	0	9%	FHEV
1.2 Hybrid Turbo 145 La Prima e (RED)	31700	0	9%	FHEV
Abarth Turismo	35900	-3000	13%	Elec
Abarth Pack	44900	-3000	9%	Elec
Abarth Pack Scorpionissima	48900	0	8%	Elec
Tipo (nouvelle)				
1.6 Multijet 130	16900	+260	0%	D
1.6 Multijet 130 City	18900	+260	0%	D
FORD				
Puma (nouveau)				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 Titanium	27490	+230	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 Titanium Powershift	30090	+400	14%	E
1.0 EcoBoost Hyb. 155 ST-Line Powershift	31590	+400	15%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 170 ST Powershift	38290	+1 074	4%	E
Gen-E 168 Standard Range	33990	-3000	4%	Elec
Gen-E 168 Standard Range Premium	36490	-3000	4%	Elec
Focus				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	31450	+210	13%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	34250	+230	13%	E
ST	40200	+40 468	4%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	34550	+650	13%	D
Focus Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	31450	+260	8%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	34250	+310	8%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	34550	+898	8%	D
Focus SW				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 ST-Line X	32650	+260	5%	E
1.0 EcoB. Hyb. 155 ST-Line X Powershift	35450	+280	5%	E
ST	41400	+40 468	3%	E
1.5 EcoBlue 115 ST-Line X Powershift	35750	+818	5%	D
Focus SW Active				
1.0 EcoBoost Hybrid 125 X	32650	+310	9%	E
1.0 EcoBoost Hybrid 155 X Powershift	35450	+330	9%	E
1.5 EcoBlue 115 X Powershift	35750	+983	9%	D
Kuga (nouveau)				
2.5 Duratec 183 Hybrid i-AWD Titanium	41490	+540	10%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. Titanium	46090	+590	12%	FHEV
2.5 Duratec 243 Hyb. Rech. ST-Line X	61090	+590	12%	FHEV
2.5 Duratec 180 Hybrid FlexiFuel Titanium	39490	0	10%	E85
2.5 Duratec 180 Hyb. FlexiFuel ST-Line X	44490	0	10%	E85
Explorer				
Standard Range 170 Style	39990	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	46990	-3000	9%	Elec
Extended Range 340 SelectAWD	53990	0	9%	Elec
Capri (nouvelle)				
Standard Range 170 Style	42490	-3000	9%	Elec
Extended Range 286 Select	49490	0	9%	Elec
Extended Range 340 SelectAWD	56490	0	9%	Elec
Mustang (nouvelle)				
GT	59300	+70 000	0%	E
Dark Horse	71300	+70 000	0%	E
Mustang Convertible (nouvelle)				
GT	63800	+70 000	0%	E
Mustang Mach-E				
268 Standard Range	52990	0	6%	Elec
294 Extended Range Premium	66990	0	16%	Elec
329 Standard Range Premium AWD	56990	0	16%	Elec
370 Extended Range Premium AWD	73990	0	16%	Elec
GT	81990	0	3%	Elec
Rally	84990	0	nc	Elec
Tourneo Connect				
1.5 EcoBoost 114 Titanium	30800	+2370	7%	E
2.0 EcoBlue 102 Titanium	32000	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Titanium	33200	+400	7%	D
2.0 EcoBlue 122 Active	34300	+540	8%	D
HONDA				
Jazz				
eHEV Advance	30190	0	6%	FHEV
Jazz Crosstar				
eHEV Advance	31510	0	nc	FHEV
HR-V (nouveau)				
eHEV Executive	34690	nc	nc	FHEV

	Prix en €	Bonus ⁽¹⁾ ou malus	Remise possible	Energie
eHEV Advance	37340	nc	nc	FHEV
e:Ny1				
Advance	47700	0	28%	Elec
Civic				
eHEV Executive	37720	0	7%	FHEV
eHEV Sport	39020	+50	7%	FHEV
Type R	57220	+48 901	7%	E
Type RS	65800	+45 990	7%	E
ZR-V				
eHEV Sport	45950	+650	4%	FHEV
CR-V				
eHEV Executive	49980	+3 213	4%	FHEV
PHEV Advance Tech	58150	+1 880	2%	FHEV
HYUNDAI				
i10				
1.0 63 Eco Intuitive	18400	0	9%	E
1.0 63 Intuitive BVR	19300	+190	9%	E
1.0 63 Creative BVR	20350	+190	10%	E
1.2 79 N Line	20500	+150	15%	E
1.0 T-GDi 90 N Line	21250	+280	15%	E
Inster (nouveau)				
42 kWh (5 places)	25000	-3000	2%	Elec
42 kWh Intuitive (5 places)	26500	-3000	2%	Elec
49 kWh Intuitive (5 places)	28250	-3000	2%	Elec
49 kWh Creative (5 places)	29250	-3000	5%	Elec
Inster Cross (nouveau)				
49 kWh Creative	30450	-3000	nc	Elec
49 kWh Executive	31950	-3000	nc	Elec
i20				
1.2 79 Initia	20200	+150	7%	E
1.2 79 Intuitive	21500	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Intuitive	22800	+150	7%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	24300	+150	6%	E
Bayon (nouveau)				
PHEV 270 S	23000	+150	5%	E
1.0 T-GDi 100 Initia	24800	+150	4%	E
Kona				
1.0 T-GDi 100 Intuitive	28100	+400	6%	E
1.0 T-GDi 100 Creative	30450	+400	11%	E
1.6 T-GDi 138 Creative DCT-7	33300	+1 629	11%	E
1.6 T-GDi 138 Executive DCT-7	36450	+1 629	6%	E
Hybrid 129 Intuitive	34350	0	0%	FHEV
Hybrid 129 Creative	36700	0	0%	FHEV
Electric 48 kWh Intuitive	36850	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Intuitive	40250	-3000	7%	Elec
Electric 65 kWh Creative	41250	-3000	7%	Elec
i30 (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	29200	+540	8%	E
1.5 T-GDi 140 Hybrid 48V N Line DCT	36850	+2 205	11%	E
i30 SW (nouvelle)				
1.0 T-GDi 100 Creative	30200	+540	14%	E
Ioniq 5				
170 Intuitive	44900	0	6%	Elec
229 Intuitive	48900	0	6%	Elec
229 Creative	52400	0	12%	Elec
325 N Line HTrac	62800	0	5%	Elec
N	78000	0	0%	Elec
Tucson				
Hybrid 215 Initia	37550	+900	14%	FHEV
Hybrid 215 Intuitive	39450	+900	15%	FHEV
Plug-In 253 Creative	47200	+250	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	53200	+250	8%	FHEV
Ioniq 6				
229	52400	0	7%	Elec
325 HTrac	65400	0	7%	Elec
Nexo				
Executive	80800	0	0%	Hyd
Santa Fé (nouveau)				
Hybrid 215 Intuitive	50400	+7 526	0%	FHEV
Hybrid 215 Creative	54300	+7 526	0%	FHEV
Plug-In 253 Creative HTrac	62700	+4 800	8%	FHEV
Plug-In 253 Executive	66700	+4 800	8%	FHEV
Staria (nouveau)				
Hybrid 215 Creative	57400	+30 497	7%	FHEV
JAGUAR				
E-Pace				
P270e S R-Dynamic	63600	+5 550	3%	FHEV
P270e SE R-Dynamic	67100	+5 550	3%	FHEV
D200 S R-Dynamic	58400	+14 050	0%	D
D200 SE R-Dynamic	61900	+14 050	nc	D
F-Pace				
SVR	115100	+70 000	nc	E
P400e SE R-Dynamic	89700	+6 050	7%	FHEV
D200 MHEV SE R-Dynamic	74100	+15 001	4%	D
D300 MHEV SE R-Dynamic	83900	+66 584	4%	D
I-Pace				
EV400 SE R-Dynamic	83100	0	nc	Elec
JEEP				
Avenger				
1.2 Turbo T3 100 Longitude	25150	+450	4%	E
1.2 Turbo T3 110 e-Hybrid Longitude	27150	0	4%	FHEV

MINI (suite)	Prix en €	Bonus (n) ou malus	Remise possible	Energie
Cooper S Classic	33450	+1761	3%	E
Cooper S Favoured	34530	+1761	2%	E
Cabrio (nouveau)				
Cooper C Classic	33480	+2544	0%	E
Cooper S Classic	36800	+2726	0%	E
Cooper S Favoured	38020	+2726	0%	E
John Cooper Works	44850	+4279	0%	E
Aceman (nouveau)				
E Essential	33550	0	0%	Elec
E Classic	36000	0	0%	Elec
SE Classic	40500	0	0%	Elec
SE Favoured	42180	0	0%	Elec
SE JCW	43370	0	0%	Elec
eJCW	45450	0	nc	Elec

Cooper C Essential	37400	nc	nc	E
Cooper C Classic	38450	nc	nc	E
Cooper S Classic All4	43550	nc	nc	E
Cooper S Favoured All4	44910	nc	nc	E
John Cooper Works	53050	+26302	nc	E
Cooper D Essential	40200	nc	nc	D
Cooper D Classic	41250	nc	nc	D
Cooper E Essential	38150	-2000	nc	Elec
Cooper E Classic	40200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Classic All4	45200	-2000	nc	Elec
Cooper SE Favoured All4	46590	-2000	nc	Elec

MITSUBISHI				
Space Star				
1.2 Mivec 71 Inform	16490	0	14%	E
Colt				
1.0 MPI 67 Invite	18890	+170	9%	E
1.0 MPI-T 91 Intense	23190	+170	10%	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	29490	0	7%	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	30490	0	7%	FHEV
ASX (nouveau)				
1.0 MPI-T 91 Invite	27190	+898	nc	E
1.3 Di-T MHEV 140 Intense	31290	+898	nc	E
1.6 MPI HEV 143 Intense	35890	0	nc	FHEV
1.6 MPI HEV 143 Instyle	36290	0	nc	FHEV
1.6 MPI-T GPL 101 Invite	27590	+230	nc	GPL
1.6 MPI-T GPL 101 Intense	31490	+230	nc	GPL
Eclipse Cross				
2.4 Mivec PHEV 188 Invite 4WD	42990	+1000	22%	FHEV
Outlander (nouveau)				
Invite	51590	+3050	4%	FHEV
Invite +	55790	+3050	4%	FHEV

NISSAN				
Juke (nouveau)				
1.0 DIG-T 114 Acenta	25400	+818	12%	E
Hybrid 143 Acenta	30700	0	9%	FHEV
Hybrid 143 N-Connecta	33200	0	9%	FHEV
Qashqai (nouveau)				
1.3 Mild Hybrid 140 Acenta	34700	+1761	5%	E
1.3 Mild Hybrid 140 N-Connecta	36900	+2049	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 N-Connecta Xtronic	40000	+1901	11%	E
1.3 Mild Hybrid 158 Tekna Xtronic	43200	+1901	5%	E
e-Power 190 Tekna	45000	+800	12%	FHEV
e-Power 190 N-Design	45400	+800	12%	FHEV
Ariya				
63 kWh 218 Engage	39300	0	7%	Elec
63 kWh 218 Advance	41900	0	10%	Elec
87 kWh 242 Advance	49300	0	10%	Elec
87 kWh 242 Evolve	52800	0	8%	Elec
87 kWh e-4orce 306 Evolve	55900	0	8%	Elec
Nismo	59300	0	11%	Elec
X-Trail				
e-Power 204 Acenta	43900	+2360	11%	FHEV
e-4orce 213 Acenta	46100	+4874	11%	FHEV
e-4orce 213 N-Connecta	48300	+4986	12%	FHEV

OPEL				
Corsa				
1.2 Turbo 100 GS	22800	+170	7%	E
1.2 Turbo Hybrid 110 GS	25400	0	9%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	27300	0	9%	FHEV
Electric 136 Edition	32000	-3000	9%	Elec
Electric 136 GS	33500	-3000	9%	Elec
Electric 156 GS	35000	-3000	9%	Elec
Frontera (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 110 Edition	24500	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	26000	+170	1%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	28500	+170	1%	FHEV
Electric 113 Edition	29000	-3000	1%	Elec
Electric 113 GS	31500	-3000	1%	Elec
Mokka (nouveau)				
1.2 Turbo 130 Edition Auto.	28500	+1172	10%	E
1.2 Turbo 130 GS Auto.	30500	+1172	10%	E
1.2 Turbo 136 GS	28500	+360	10%	E
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	31500	0	9%	FHEV
Electric 156 Edition	36900	-3000	9%	Elec
Electric 156 GS	38900	-3000	9%	Elec

Astra				
1.2 Turbo 130 GS	32800	+240	10%	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	36100	0	26%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	44050	0	20%	FHEV
GSe	48150	0	7%	FHEV
1.5 Diesel 130 Edition Auto.	33550	nc	nc	D
1.5 Diesel 130 GS Auto.	37000	nc	nc	D
Electric 156 Edition	38990	-4000	12%	Elec
Electric 156 GS	40990	-4000	12%	Elec
Astra Sports Tourer				
1.2 Turbo 130 GS	33950	+540	6%	E
1.2 Turbo Hybride 145 GS	37250	0	8%	FHEV
Hybride Rechargeable 180 GS	45200	0	6%	FHEV
1.5 Diesel 130 GS Auto.	38150	+450	6%	D
Electric 156 Edition	40140	-3000	13%	Elec
Electric 156 GS	42140	-3000	13%	Elec

Grandland (nouveau)				
1.2 Turbo Hybrid 145 Edition	37000	+1010	5%	FHEV
1.2 Turbo Hybrid 145 GS	40400	+1010	4%	FHEV
Hybride Rechargeable 195 GS	45990	+1710	5%	FHEV
Electric 73 kWh 213 Edition	42400	-3000	5%	Elec
Electric 73 kWh 213 GS	44990	-3000	5%	Elec
Electric 82 kWh 213 GS	45990	-3000	5%	Elec
Combo Life				
Electric Elegance	36850	-3000	7%	Elec
PEUGEOT				
208				
1.2 Turbo 100 Style	21150	+150	12%	E
1.2 Turbo 100 Allure	23050	+150	17%	E
1.2 Hybrid 110 Style	23550	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid 110 Allure	25450	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid 110 GT	27350	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	28250	0	11%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	28150	0	11%	FHEV
Electric 136 Style	28000	-3000	14%	Elec
Electric 136 Allure	36100	-3000	14%	Elec
Electric 136 GT	38000	-3000	14%	Elec
Electric 156 Allure	37400	-3000	14%	Elec
Electric 156 GT	39300	-3000	14%	Elec

2008				
1.2 Turbo 100 Style	27500	+400	16%	E
1.2 Turbo 100 Allure	29100	+400	19%	E
1.2 Hybrid 145 Style	31400	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	33000	0	10%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	34400	0	10%	FHEV
Electric 156 Style	38000	-3000	11%	Elec
Electric 156 Allure	40000	-3000	11%	Elec
Electric 156 GT	41700	-3000	11%	Elec
308				
1.2 Hybrid 145 Style	32250	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	34100	0	6%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	36700	0	6%	FHEV

PHEV 180 Allure	42620	0	19%	FHEV
PHEV 180 GT	45620	0	19%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	34720	+400	10%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	36570	+400	26%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	17%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	17%	Elec
Electric 156 GT	46250	-3000	17%	Elec
308 SW				
1.2 Hybrid 145 Style	33250	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 Allure	35100	0	8%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	37700	0	8%	FHEV
PHEV 180 Allure	43820	0	11%	FHEV
PHEV 180 GT	46820	0	11%	FHEV
1.5 BlueHDi 130 Style	35720	+450	11%	D
1.5 BlueHDi 130 Allure	37570	+450	24%	D
Electric 156 Style	42500	-3000	10%	Elec
Electric 156 Allure	43900	-3000	10%	Elec
Electric 156 GT	46250	-3000	10%	Elec

3008				
1.2 Hybrid 145 Allure	38990	+260	12%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	43490	+260	14%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	43400	+1050	6%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	47990	+1050	6%	FHEV
Electric 210 Allure	44990	-3000	4%	Elec
Electric 210 GT	46990	-3000	4%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	46990	-3000	4%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	51490	0	4%	Elec

408				
1.2 Hybrid 145 Allure	37300	+75	13%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	41300	+75	13%	FHEV
PHEV 225 GT	51250	0	18%	FHEV
Electric 210 Allure	43900	-3000	4%	Elec
Electric 210 GT	45900	-3000	4%	Elec

508				
Plug-in Hybrid 180 Allure	50200	0	7%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	62100	0	7%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	70650	+660	7%	FHEV
508 SW				
Plug-in Hybrid 180 Allure	51500	0	9%	FHEV
Plug-in Hybrid 225 Allure	63400	0	9%	FHEV
Peugeot Sport Engineered	71950	+920	8%	FHEV
5008				
1.2 Hybrid 145 Allure	40990	+790	4%	FHEV
1.2 Hybrid 145 GT	45490	+790	10%	FHEV
Plug-in Hybrid 195 Allure	45400	+2720	nc	FHEV
Plug-in Hybrid 195 GT	46990	+2720	nc	FHEV
Electric 210 Allure	46990	-3000	2%	Elec
Electric 210 GT	51490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie Allure	51490	0	2%	Elec
Electric 230 Grande Autonomie GT	55990	0	2%	Elec

Rifter				
Electric 136 Allure Taille M	37950	-3000	nc	Elec
Electric 136 GT Taille XL	43250	-3000	nc	Elec
PORSCHE				
718 Boxster				
Spyder RS	162500	+70000	0%	E
718 Cayman				
GT4 RS	162800	+70000	0%	E
911 Coupé (nouvelle)				
Carrera	131700	+70000	0%	E
Carrera T	145100	+70000	0%	E
Carrera S	157300	+70000	nc	E
Carrera GTS	174900	+70000	0%	E
911 Targa (nouvelle)				
4 GTS	197400	+70000	nc	E
911 Cabriolet (nouvelle)				
Carrera	145900	+70000	nc	E
Carrera T	159300	+70000	nc	E
Carrera S	171500	+70000	nc	E
Carrera GTS	189100	+70000	nc	E

Taycan (nouvelle)				
Propulsion	105011	0	0%	Elec
4S	124296	0	0%	Elec
GTS	167787	0	nc	Elec
Turbo	179880	0	0%	Elec
Turbo S	216207	0	0%	Elec
Turbo GT	246538	0	0%	Elec
Taycan Sport Turismo (nouvelle)				
Propulsion	106027	0	0%	Elec
4S	125300	0	0%	Elec
GTS	159534	0	0%	Elec
Turbo	180550	0	0%	Elec
Turbo S	216107	0	0%	Elec
Taycan Cross Turismo (nouvelle)				
4	117450	0	0%	Elec
4S	130068	0	0%	Elec
Turbo	181045	0	0%	Elec
Turbo S	216892	0	0%	Elec
Panamera				
2.9	109728	+70000	0%	E
GTS	167787	+70000	0%	E
4 E-Hybrid	125306	+8150	0%	FHEV
4S E-Hybrid	140644	+8900	0%	FHEV
Turbo E-Hybrid	200434	+12050	0%	FHEV
Turbo S E-Hybrid	232387	+12200	0%	FHEV
Macan (nouveau)				
Propulsion	82969	0	0%	Elec
4	96439	0	0%	Elec
4S	93091	0	0%	Elec
Turbo	118910	0	0%	Elec

Cayenne (nouveau)				
3.0	102200	+70000	0%	E



LES OFFRES DES PROFESSIONNELS

TOUTES LES MARQUES ET MODÈLES

L'ÉQUIPE AUTO PLUS MARCHÉS DIRECTS

Julie ALDABO - Directrice de publicité : ☎ 01 41 33 55 45 - jaldabo@reworldmedia.com | Service abonnement : 01 46 48 48 77

YOUR SMART PERFORMANCE.

faible consommation | longue durée de vie | haute performance



**SAILUN
ATREZZO ZSR2**



**SAILUN
ATREZZO ELITE2**

SAILUN PNEUS



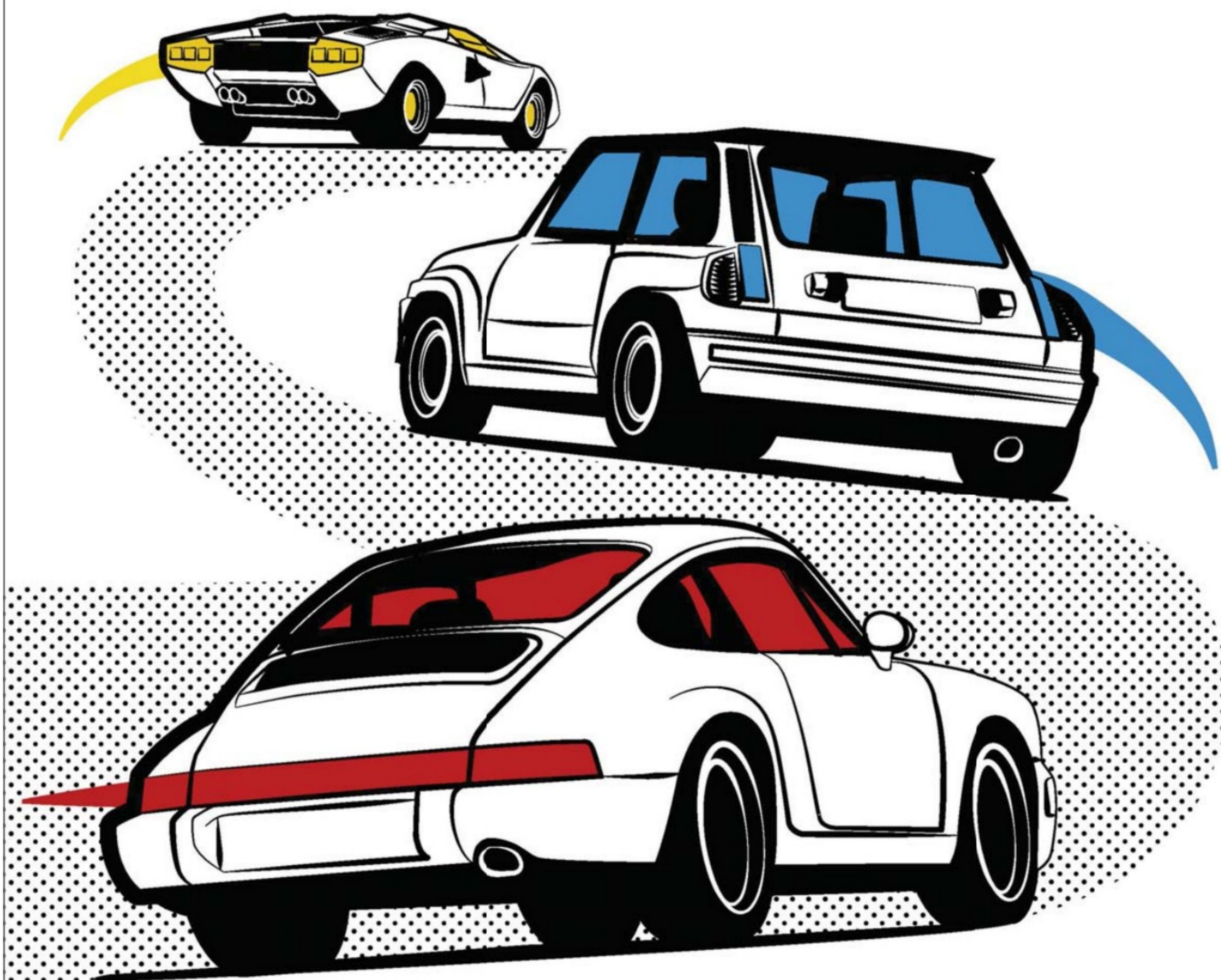
sailun-tyres.eu

2ÈME ÉDITION

TRACKDAY

LES CIRCUITS DE VENDÉE
LE 20 JUIN 2025

Auto Plus **Young timers** & **OSRAM**



JOURNÉE OPEN UNIQUEMENT SUR INSCRIPTION

Réservez dès maintenant votre journée de roulage 160 euros TTC

billetweb.fr/autoplustrackday2





CENTRES AUTOMOBILES
MULTIMARQUES VO RÉCENTS

vpn-autos.com

En juin,
24 MOIS DE
GARANTIE OFFERTS
sur nos occasions*



* du 1er au 30 juin. Voir conditions dans les centres participants.



POINTS DE VENTE
PARTOUT EN FRANCE



SATISFAIT OU
REMBOURSÉ*



VÉHICULES
RECONDITIONNÉS



GARANTIE
12 MOIS MINIMUM



LIVRAISON À
DOMICILE



RÉSERVATION
EN LIGNE



SOLUTIONS DE
FINANCEMENT

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

* 15 jours ou 1 000 km au 1er des 2 termes échus.

RCS 397 428 145

SKODA

Saviez-vous qu'un colibri était capable d'extraire le nectar d'une fleur en quelques secondes ?



NOUVEAU ŠKODA ELROQ RECHARGE RAPIDE DE 10 À 80% EN 28 MINUTES*

À partir de

339 €/mois⁽¹⁾

LLD 37 mois / apport de 0€ après
bonus écologique majoré de 2 000€ déduit



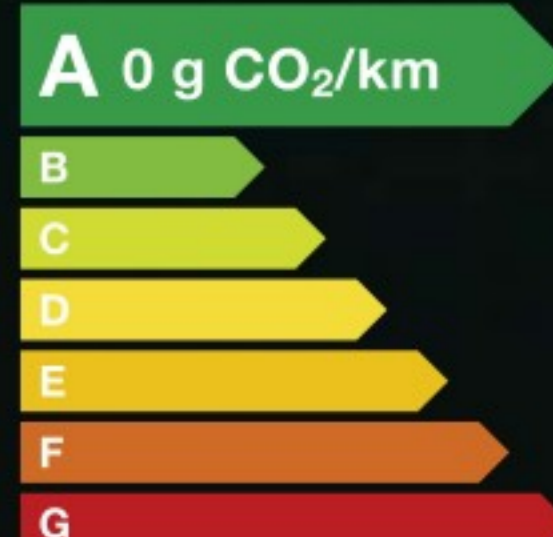
Découvrez-le dès maintenant en concession ou sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)

Modèle présenté : Elroq 85 Plus avec options à **521 €** par mois, remise Škoda de **4 845 €**, remise CEE déduite, aux mêmes conditions.

Offre valable du 01/06/2025 au 30/06/2025. *Sur borne de recharge DC sur Elroq 85. (1) **Elroq 50 City en Location Longue Durée 30 000 km max, 1er loyer majoré jusqu'à 2 339 € ramené à 339 €** lorsque les Distributeurs acceptent l'avance du Bonus Écologique (conditions d'éligibilité sur economie.gouv.fr) suivi de 36 loyers de 339 €, remise Škoda de 5 095 €, prime CEE déduite. Offre à particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement. Sous réserve d'acceptation du dossier par VOLKSWAGEN BANK GmbH – RCS Pontoise : 451 618 904. (2) Éligible à la prime CEE, détails sur [skoda.fr](https://www.skoda.fr)

Gamme Elroq : WLTP min/max – Consommation (kWh/100km) : 15,2-17,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 0 en phase de roulage.

Volkswagen Group France – SAS – Capital : 198 502 510 € – 11, av. de Boursonne – 02600 Villers-Cotterêts – RCS Soissons 832 277 370.



Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer